



MC22P0052PVO

Magistrát hlavního města Prahy
Odboru stavebního řádu
Jungmannova 35/29,
110 00 Praha 1

prostřednictvím

Úřadu městské části Praha 22
Odboru výstavby
Nové náměstí 1250,
104 00 Praha 14

Úřad MČ Praha 22	Čís. dopor.
Došlo dne 31 -08- 2020	OV
Č.j.	Ukl. - sk
Přílohy ASLS	Hos

9.9.20

Ke sp. zn. MC22 1491/2018 OV 04

K č.j.: P22 7892/2020 OV 04

V Praze, dne 28. 8. 2020

Odvolatel:

Jméno a příjmení:

STANISLAVA FORMANOVÁ

Adresa:

KE KOLODEJŮM 10, 190 11 PRAHA 9 -
BĚCHOVICE

Datum narození:

7. 5. 1947

Vlastník (spoluvlastník): pozemků par. č.

513/3, 514, 515/1

v k. ú. Běchovice

Součástí pozemků je také rodinný dům odvolatele č.p.

10

I. Stav věci

Odbor výstavby Úřadu městské části Praha 22 vydal dne 30. 7. 2020 rozhodnutí o umístění stavby „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1“ č.j.: P22 7892/2020 OV 04, sp.zn.: MC22 1491/2018 OV 04 (dále jen „rozhodnutí“). Rozhodnutí bylo doručeno odvolateli dne 14. 8. 2020.

Odvolatel podává proti rozhodnutí

o d v o l á n í

II.

Napadané výroky

Odvolatel podává odvolání proti výrokové části napadeného rozhodnutí v plném rozsahu.

III.

Odvolací důvody

1. Dotčení práv odvolatele

Odvolatel je vlastníkem rodinného domu a pozemků, které se nacházejí v blízkosti záměru. Stavební úřad přitom v napadeném rozhodnutí a předchozím řízení nesplnil svou povinnost prověřit reálnost a proveditelnost záměru, konkrétně prověřit, že tento záměr bude s ohledem na zákonné limity, stanovené na ochranu lidského zdraví před hlukem a znečištěním ovzduší realizovatelný, a dále řádně nezjistil skutkový stav, tedy současný stav životního prostředí v řešeném území. Odvolatel proto považuje provedené vyhodnocení vlivů na životní prostředí a celé napadené rozhodnutí za nezákonné. Zároveň stavební úřad na základě nesprávně zjištěného skutkového stavu nemohl ani řádně vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy pro dané území. Stavební úřad se také nezabýval nezbytností zásahu do práv odvolatele.

Odvolatel dále připomíná, že dle § 76 odst. 2 stavebního zákona platí, že *každý, kdo navrhuje vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu, je povinen dbát požadavků uvedených v § 90 a být šetrný k zájmům vlastníků sousedních pozemků a staveb*. V důsledku realizace záměru hrozí omezení výhledu, a narušení soukromí odvolatele, a dále také nárůst zatížení jeho nemovitostí v souvislosti se zvýšením dopravy, navýšením hlukové zátěže, emisí, prašnosti a zápachu z vozidel. V konečném důsledku se tedy v případě realizace záměru zhorší kvalita prostředí v bezprostředním okolí.

Odvolatel bude v souvislosti s realizací záměru zásadně dotčen jeho vlivy, např. exhalacemi, hlukem, zápachem, prašností apod. Tyto vlivy, které budou podrobně popsány v rámci dalších odvolacích důvodů, dále povedou k významnému snížení hodnoty majetku odvolatele. **Odvolatel je tedy jako dotčený vlastník zkrácen na svém vlastnickém právu, jakož i na právu na příznivé životní prostředí.**

2. Nezákonost závazného stanoviska EIA

V souvislosti s vypořádáním námitek týkajících se nezákonosti stanoviska EIA, kopíruje napadené rozhodnutí dokument vypracovaný Ministerstvem životního prostředí s názvem „*Vypořádání námitek a připomínek obdržených v rámci navazujícího územního řízení o umístění stavby „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1,“*“ který má reagovat na obdržené námítky týkající se závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č.j. MZP/2017/710/1992 ze dne 23. 11. 2017 (dále jen „*stanovisko EIA*“). Odvolatel v tomto ohledu konstatuje, že předmětné stanovisko EIA vydané pro záměr stavby 511 je nezákonné z následujících důvodů.

a) Invariantnost záměru

Zcela zásadním nedostatkem záměru je zpracování dokumentace EIA pouze pro jednu variantu vedení trasy SOKP 511. Variantní řešení obsahuje pouze návrh technického řešení mostů Dubeč a Kolovraty. Ustanovení § 6 odst. 4 zákona o posuzování vlivů přitom stanoví, že „*pokud se jedná o záměr podle § 4 odst. 1 písm. a), musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí.*“ Ustanovení § 4 odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů v této souvislosti odkazuje na přílohu č. 1 kategorii I. zákona č. 100/2001 Sb., podle které spadá stavba právě mezi uvedené druhy záměrů.

Dokumentace EIA tak s ohledem na tuto právní úpravu měla obsahovat nástin variant záměru a stěžejní důvody pro volbu výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí. V daném případě nicméně nebylo zpracováno oznámení a v souladu s ustanovením § 6 odst. 5 zákona o posuzování vlivů došlo rovnou k předložení dokumentace záměru.

S ohledem na ustanovení § 4 odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů, rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 7. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011–526, podle něhož by těžiště posouzení realizovatelnosti určitého záměru s ohledem na veřejnoprávní limity mělo ležet právě v rámci územního řízení o umístění stavby, **mělo být také z tohoto důvodu odůvodnění výběru varianty a podrobnější posouzení realizovatelnosti vzhledem k veřejnoprávním limitům provedeno na úrovni posuzování EIA, které je pro územní řízení závazným podkladem.**

Odvolatel dále odkazuje na rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 7. 11. 2018 ve věci C-461/17 (Holohan), podle kterého musí oznamovatel v případě posouzení variant záměru uvést **důvody** svého rozhodnutí, **přínejmenším s ohledem na vlivy na životní prostředí:** „*Článek 5 odst. 3 písm. d) směrnice 2011/92 musí být vykládán v tom smyslu, že oznamovatel musí poskytnout informace o vlivech na životní prostředí u zvoleného řešení i každého z hlavních alternativních řešení, které zkoumal, jakož i důvody svého*

rozhodnutí přinejmenším z hlediska jejich vlivů na životní prostředí, a to i v případě, že takové alternativní řešení bylo odmítnuto již v počáteční fázi.“

Napadené rozhodnutí v této souvislosti uvádí, že „*uvažované varianty jsou podrobně uvedeny v dokumentaci EIA na str. 42 – 65 i se zdůvodněním výběru posuzované varianty. V dokumentaci EIA je zdůvodněno, proč není uvažována tzv. Regionální varianta“* (str. 75 napadeného rozhodnutí), tj. v části B.I.5 dokumentace EIA. Tato skutečnost však není z pohledu zákona o posuzování vlivů relevantní a dostačující, jak bude uvedeno dále.

a.1) Ke srovnávání varianty SOKP s tzv. regionální variantou

Nástin variant byl v dokumentaci EIA uveden v části B.I.5, v níž se mimo jiné srovnává varianta SOKP s tzv. regionální variantou. **Dokumentace EIA ovšem v tomto ohledu již neobsahuje stěžejní důvody pro volbu výsledné varianty vzhledem k vlivu na životní prostředí.** Ačkoliv tabulka č. 1 na str. 50 dokumentace EIA uvádí dílčí environmentální hlediska Základního řešení a Regionální varianty, tak se tento přehled omezuje jen na uvedení doporučení variant ze strany zpracovatele VVURÚ. Při podrobnějším zkoumání se VVURÚ v podstatě omezuje na konstatování, že oproti stavbám SOKP, která byly či jsou posuzovaná dle zákona EIA, **vedení „Regionální varianty SOKP“ „nebylo prověřováno žádnými odbornými studii“** (viz např. str. 170 VVURÚ), nicméně z delší trasy regionální varianty VVURÚ vyvozuje vyšší míru ovlivnění životního prostředí. Přitom v tomto případě **nedošlo k hodnocení vlivu hluku, vlivu na ovzduší či ke studii zdravotních rizik.** Nešlo tedy o žádné posouzení vlivů regionální varianty, ale pouze o odhady.

Pokud tak VVURÚ v podstatě odkazuje z hlediska variant na prováděné EIA, nelze mít za to, že současná dokumentace EIA objasňuje důvody pro volbu výsledné varianty z hlediska vlivu na životní prostředí, když *de facto* zase pouze **zpětně odkazuje** na VVURÚ. Ve zbývající části srovnávání varianty SOKP s tzv. regionální variantou směřuje jediné odůvodnění oznamovatele k tomu, že vybranou variantu záměru preferuje územně plánovací dokumentace. Dokumentace EIA uvádí řadu skutečností, které se týkají dopadů jednotlivých variant na dopravní situaci. Takové odůvodnění však **neobstojí**, jelikož se nijak nezabývá vlivem varianty na životní prostředí. **Výběr výsledné varianty tak nebyl dostatečně odůvodněn, jak požaduje ustanovení § 6 odst. 4 zákona o posuzování vlivů.**

Napadené rozhodnutí dále uvádí, že „*tzv. regionální varianta byla prověřena v rámci Komplexního posouzení alternativního návrhu SOKP (ČVUT, Fakulta stavební, říjen 2016), které tvoří přílohu č. 3 dokumentace EIA. Z provedeného vyhodnocení vyplynulo doporučení k přípravě SOKP 511 v souladu s platnou územně-plánovací dokumentací (ZÚR) a dále neakceptování tzv. regionální varianty SOKP.*“ Není přitom jasné, z čeho dovozuje stavební úřad, potažmo MŽP, že bylo provedeno vyhodnocení s ohledem na vliv variant na životní prostředí. **Platná územně plánovací dokumentace je při posouzení vlivů záměru na životní prostředí zcela irelevantní.** Komplexní posouzení dále řeší pouze porovnání 3 studií proveditelnosti, při kterém vyhodnocuje **technické řešení** jednotlivých variant a zpracované **dopravní modely.** Pokud tedy došlo k odmítnutí jedné z variant vedení záměru, pak se tak stalo pouze na základě hledisek, která **nejsou z pohledu posuzování vlivů určující.**

Dokumentace EIA dále konstatuje, že na základě porovnání základního a variantního řešení Aktivní varianty vychází z hlediska možných dopadů na životní prostředí lépe Základní varianta. Jak bylo ale uvedeno výše, **k žádnému posouzení variant s ohledem na jejich dopad na životní prostředí nedošlo, což je vadou napadeného rozhodnutí.**

a.2) K porovnání variant s ohledem na systematickou nedostatečnost předchozí právní úpravy

Jak bylo uvedeno v rámci připomínek s odkazem na již citovaný rozsudek ve věci C-461/17 *Holohan* nelze mít za to, že v rámci předmětného posouzení byly v souladu se zákonem a směrnicí EIA z hlediska environmentálního řádně posouzeny alternativní varianty, pokud se oznamovatel v tomto ohledu v rámci předmětné EIA pouze omezuje na to odkázat na předchozí posouzení založené na právní úpravě, která systematickým způsobem nezajišťovala práva veřejnosti na právní ochranu, jak je uvedeno na str. 317 dokumentace EIA. Vše ostatní by znamenalo, že by veřejnost nemohla efektivně napadnout environmentální posouzení těchto variant. Jednak předchozí právní úprava jí v tom systematicky bránila, jednak je současné posouzení EIA tím, že pouze odkazuje na environmentální posouzení variant v minulosti, v tomto ohledu nepřezkoumatelné. Postup oznamovatele tak přímo porušuje hlavní cíl zákona, kterým je ochrana životního prostředí zajišťovaná soudy na základě podnětu veřejnosti. Takový postup nemůže být právním řádem tolerován.

Pokud stavební úřad v napadeném rozhodnutí přebírá obecné deklarace oznamovatele v tom smyslu, že vše bylo dostatečně posouzeno, a v podstatě uvádí pouze jeden konkrétní argument, a sice že „*uvažované varianty jsou [údajně] podrobně uvedeny v dokumentaci EIA na str. 42 – 65 i se zdůvodněním výběru posuzované varianty*“, nelze než konstatovat, že na uvedených stránkách je – až na výjimku, o které již bylo pojednáno výše - uvedena **pouze** „historie trasování SOPK“ a popis vedení trasy jednotlivých variant. U ostatních variant však dokumentace EIA **v žádném ohledu neuvádí ve smyslu rozsudku Soudního dvora:**

- **informace o vlivech na životní prostředí, jakož i**
- **důvody rozhodnutí oznamovatele ve vztahu k těmto alternativním řešením z hlediska jejich vlivů na životní prostředí.**

Jedinou výjimku tvoří popis regionální varianty (viz. environmentální posouzení v tabulce č. 1 na str. 50 dokumentace EIA). Jak u variant JV-k, JV-D a R¹ uvedené v ÚPn SÚ hl. m. Prahy z roku 1999, tak zejména u variant A, B, C a D posuzované v rámci procesu EIA v roce 2000 **nejso v nynější dokumentaci EIA uvedeny jakékoliv environmentální informace a důvody rozhodnutí oznamovatele ve vztahu těmto alternativním řešením z hlediska jejich vlivů na životní prostředí.** Argument uvedený v napadeném rozhodnutí, že se jedná o nereálné varianty, jejichž posouzení zákon nepožaduje, nelze přijmout, když některé z těchto variant byly posuzovány v rámci předchozího posuzování vlivů. Navíc citovaný rozsudek

¹ Na str. 47 dokumentace je pouze bez dalších podrobností uvedeno, že v environmentálním posouzení byla doporučena jako nejvhodnější varianta JV-D.

Soudního dvora EU zjevně nerozlišuje podle reálnosti či nereálnosti variant, když se vztahuje explicitně i na alternativní řešení odmítnutá již v počáteční fázi (např. právě z důvodu jejich menší realizovatelnosti, tj. reálnosti). Není přitom na místě bagatelizovat tyto skutečnosti tvrzením, že se rozsudek Soudního dvora EU vztahuje k jednotlivým případům a není přenositelný. Obecně platné principy uvedené ve věci C-461/17 *Holohan*, jejichž cílem je ochrana životního prostředí stanovená směrnicí ELA, jsou aplikovatelné také v případě záměru. **Na základě výše uvedeného je zřejmé, že rozhodnutí je v rozporu se zákonem o posuzování vlivů.**

b) Nesprávné vymezení dotčeného území

Další vadou dokumentace EIA je nesprávné vymezení dotčeného území. Dotčené území je definováno v ustanovení § 3 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb. jako „*území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce.*“ Napadené rozhodnutí sice uvádí, že „*rozsah řešeného území byl v dokumentaci EIA stanoven odpovídajícím způsobem po konzultaci zpracovatele dokumentace EIA s odborem posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP*“ (str. 76 napadeného rozhodnutí), odvolatel však nemá žádné informace o tom, že by MŽP vydalo k záměru **vyjádření dle § 23 odst. 3 zákona o posuzování vlivů.**

Závazné stanovisko EIA uvádí, že „*dotčené území bylo stanoveno velmi velkoryse a nadstandardně a provedení posouzení navíc prokázalo, že závažné ovlivnění nelze očekávat ani i u nejbližších MČ a obcí, a tím spíše nebude závažně ovlivněno ani území vzdálenějších MČ a obcí.*“ **Dokumentace EIA ovšem nepočítá s vlivem na významné pražské komunikace, které záměr zcela jistě ovlivní.** Mezi významné úseky komunikací, o jejichž budoucím zatížení (po realizaci SOKP 511) dokumentace nic neuvádí, patří například úseky Štěrboholská (Průmyslová – Ústřední), Vysočanská (MÚK Satalice – Budovatelská), SOKP 510 (MÚK Chlumecká – MÚK Satalice), D 10 (MÚK Satalice – okraj Prahy), Kbelská (Vysočanská – Veselská), Cínovecká (Veselská – okraj Prahy), D 1 (úsek Průhonice – Chodov), Vysočanská a na ni navazující Kbelská (mezi obytnou zástavbou Letňan a Proseka) a dále Cínovecká - mají přitom dlouhodobě nahrazovat zatím chybějící SOKP 520.

Podle napadeného rozhodnutí zároveň „*vlivem realizace SOKP, 511 se očekává na řadě lokalit HMP, a Středočeského kraje změna dopravních zátěží, v převážné míře poklesy – a tedy i odlehčení řadě velkých MČ či obcí a měst na území Středočeského kraje. To má pochopitelně vliv na výslednou akustickou zátěž i imisní zátěž. Posuzování těchto pozitivní vlivů v kontextu velkého řešeného území postrádá praktický smysl.*“ Odvolatel uvádí, že skutečnost, že stavební úřad očekává pokles dopravní zátěže **není z pohledu zákona o posuzování vlivů relevantní.** Naopak je zřejmé, že záměr vzhledem ke své velikosti a významu ovlivní také další významné komunikace a oblasti. Proto podle názoru odvolatele naopak **posuzování vlivů v širším kontextu jednoznačně smysl dává.**

Také v případě, kdyby se prokázalo, že je vliv v tomto případě skutečně pozitivní, nemění to nic na povinnosti takové posouzení provést. Podle Přílohy č. 4 zákona o

posuzování vlivů části D bodu I, patří mezi náležitosti dokumentace EIA také „*charakteristika a hodnocení velikosti a významnosti předpokládaných přímých, nepřímých, sekundárních, kumulativních, přeshraničních, krátkodobých, střednědobých, dlouhodobých, trvalých i dočasných, pozitivních i negativních vlivů záměru, které vyplývají z výstavby a existence záměru.*“

Stavební úřad v napadeném rozhodnutí dále uvádí, že „*požadavek na rozsáhlejší posouzení vlivu záměru zahrnující i další MČ je obtížně splnitelný - jednalo by se o zahrnutí dalších dosud nerealizovaných úseků a z části projekčně nepracovaných úseků SOKP, 518, SOKP, 519, SOKP, 520, včetně zkapacitnění SOKP, 510 Satalice – Běchovice.*“ Odvolatel v této souvislosti připomíná, že v případě posuzování vlivů na životní prostředí stavby SOKP 510 došel zpracovatel posudku k závěru, že dojde ke kumulativním a synergickým vlivům navazujících plánovaných staveb, a to zejména SOKP 511, SOKP 520, přeložky silnice I/12 a dalších již v té době realizovaných staveb (železniční trať ČD 011 Praha - Kolín, silnice I/12). Podle odvolatele tak měly být **kumulativní a synergické vlivy** výše uvedených významných komunikací posouzeny také v tomto případě. Uvedené se však nestalo.

Podle stavebního úřadu zároveň „*vlivy SOKP, 511 jsou zahrnuty v podkladových materiálech pro posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. pro jednotlivé dílčí úseky, případně v aktualizacích rozptylových studií a akustických studií pro DÚR.*“ Odvolatel však s tímto tvrzením zásadně nesouhlasí. Dílčí úseky SOKP 518 a 519, které jsou v tuto chvíli ve fázi zjišťovacího řízení, **vlivy SOKP 511 naopak vůbec nezohledňují.**

V rámci posuzování vlivů dále nebyl hodnocen ani vliv záměru na území Městské části Praha-Horní Počernice. Přitom podle usnesení stavebního úřadu ze dne 12.6.2019 „*stavbou SOKP 511, resp. jejím užíváním, dojde k většímu dopravnímu zatížení i v navazujících úsecích SOKP, které bude znamenat zvýšení především hlukové a emisní zátěže výše uvedených pozemků, které v daném případě je třeba ve smyslu § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona označit za sousední. Tudíž vlastnická, resp. jiná věcná práva k těmto pozemkům nepochybně mohou být územním rozhodnutím na stavbu SOKP 511 přímo dotčena.*“

Jedná se přitom o pozemky v oblasti Robotnice na území Horních Počernic, na kterých je vymezena veřejně prospěšná stavba mateřské školky. Totéž se týká také pozemku č. parc. 4357/1, v k. ú. Horní Počernice, neboť „*i zde zvýšením zátěže na SOKP vlivem stavby SOKP 511 dojde k ovlivnění využitelnosti rekreační funkce tohoto pozemku.*“ Stavební úřad v citovaném usnesení dále uvádí, že „*s ohledem na rozsah a význam stavby SOKP 511 nemůže vyloučit vliv stavby a jejího budoucího provozu na stavby a pozemky ve vlastnictví MČ Praha 20.*“ V rámci dokumentace EIA ovšem není s vlivem na území Městské části Praha-Horní Počernice počítáno.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí, že „*stavební úřad k tomu sděluje, že MČ Praha 20 byla v rámci probíhajícího řízení uznána účastníkem řízení, nicméně na rozsahu dotčeného území v rámci procesu EIA to nic nemění. Za přímo dotčená území jsou dle závazného*

stanoviska (ze dne 23.11.2017, pod č.j. MZP/2017/710/1992) považovány obce a MČ, na kterých se daný záměr nachází. Dotčeným územím se podle zákona č. 100/2001 Sb. rozumí území, které by mohlo být záměrem závažně ovlivněno, tzn. závažně ovlivněno nikoli pouze ovlivněno“ /str. 84 napadeného rozhodnutí). Odvolatel však nemůže souhlasit s tímto argumentem stavebního úřadu zejména proto, že **území Městské části Praha-Horní Počernice je již nyní nadměrně zasaženo hlukem a emisemi**. Jakékoliv další zvýšení těchto vlivů tak musí být považováno za závažné. V tomto ohledu není klíčový konkrétní příspěvek zatížení projednávaného záměru, ale situace v území ve svém souhrnu. Pokud tedy záměr přinese další zátěž do již nyní podstatně zatíženého území, jedná se o **ovlivnění závažné**.

Dotčené území tedy nebylo vymezeno správně a vlivy záměru na uvedené části území nebyly vůbec posouzeny.

c) Vliv na klima

Odvolatel dále uvádí, že realizací záměru by došlo k **přesunu nákladní a kamionové dopravy z centra města právě na SOKP**. Podle dokumentu s názvem „*Vlivy záměru na klimatický systém a odolnost a zranitelnosti projektu vůči klimatickým změnám*“ (dále jen „**klimatická studie**“) přitom má v řešené oblasti v roce 2025 po realizaci záměru **dojít k nárůstu emisí o 2 % u osobních automobilů a poklesu emisí z nákladní dopravy o 14 % u lehkých a 12 % u těžkých nákladních automobilů**.

Klimatická studie dále uvádí možná rizika spojená se změnou klimatu a následně bez jakéhokoliv odůvodnění hodnotí vliv záměru na tato rizika. Celá klimatická studie je tedy nepřezkoumatelná. **Podle odvolatele zároveň není jasné, jak došel zpracovatel klimatické studie k uvedeným závěrům, ani na jakých podkladech byla založena.**

Stanovisko EIA přitom tyto nedostatky nijak neřešilo a nedostatečné posouzení vlivů záměru na klimatický systém bez dalšího akceptovalo. **Výše uvedené skutečnosti představují závažné pochybení v rámci procesu posuzování vlivů záměru. Stanovisko EIA je tedy v tomto případě věcně nesprávné a nezákonné. V souladu s § 4 odst. 9 stavebního zákona tedy odvolatel požaduje zrušení nezákonného stanoviska EIA.**

3. Vady ověřujícího stanoviska EIA

Ustanovení § 9a odst. 6 zákona o posuzování vlivů stanoví, že *nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení, předloží oznamovatel příslušnému úřadu, který vydal stanovisko, dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, a to v rozsahu části nebo etapy záměru, která je předmětem navazujícího řízení. Příslušný úřad ověří na základě oznámení o zahájení řízení zaslaného tomuto úřadu správním orgánem příslušným k vedení navazujícího řízení každý záměr a vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by*

mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání. Tyto změny jsou předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g). Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad vydá souhlasné závazné stanovisko. V tomto závazném stanovisku příslušný úřad s přihlédnutím k podkladům podle odstavce 1 určí, které z podmínek stanoviska jsou v důsledku jiných změn záměru neproveditelné, a to případně v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány. Pokud nebyly dokumenty podle věty první předány ve stanovené lhůtě, má se za to, že nebyly předány. Tato úprava tedy vymezuje tzv. verifikační stanovisko EIA. Tato úprava tedy definuje tzv. verifikační stanovisko EIA.

V rámci zpracování DÚR došlo dle napadeného rozhodnutí ke změnám technického řešení stavby. Konkrétně se jedná o změny technického řešení v souvislosti s MÚK Dubeč. Oproti stanovisku EIA se tak změnilo řešení nivelet a větví MÚK, způsob odvodnění a řešení protihlukových opatření. Vzhledem k charakteru provedených změn došlo k několika zásadním zásahům do původního projektu, pro který bylo uděleno stanovisko EIA.

Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 24. 6. 2019 pod č. j. MŽP/2018/710/3055 závazné stanovisko k ověření změn záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, podle § 9a odst. 6 zákona o posuzování vlivů („**stanovisko k ověření změn záměru**“). Ministerstvo životního prostředí v rámci stanoviska k ověření změn záměru rovnou posoudilo provedené úpravy a konstatovalo, že „*uvedené změny vzhledem k jejich charakteru a vzhledem k jejich možnému vlivu na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví nelze považovat za změny, které by mohly znamenat zvýšení kapacity nebo rozsahu záměru, změny technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání, a rovněž je nelze považovat za změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, neboť z hlediska vlivu na jednotlivé složky životního prostředí nebyla jak u jednotlivých změn, tak v kumulaci všech výše popsaných změn zjištěna možnost významného negativního vlivu jak na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, tak na životní prostředí a veřejné zdraví jako celek*“ (str. 21 stanoviska k ověření změn záměru).

Napadené rozhodnutí uvádí, že se jedná o naplnění podmínky č. 2 stanoviska EIA, tedy prověření možnosti jiného řešení MÚK Dubeč s cílem snížení jeho vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví. Podle napadeného rozhodnutí „*bylo vyprojektováno jiné řešení, které na základě zpracovaných studií garantuje snížení jeho vlivů na životní prostředí, jak je uvedeno v bodě [22].*“

Tento postup je podle podatele ovšem chybný, jelikož podstatná změna, ke které k dokumentaci EIA došlo, nebyla podle napadeného rozhodnutí posouzena řádným procesem EIA. V uvedeném případě došlo pouze k vypracování studií, které hodnotí změnu jako pozitivní pro životní prostředí. Posuzování vlivů záměru na životní prostředí ovšem **není možné redukovat na pouhé zpracování dílčích studií**. Posouzení vlivů naopak zahrnuje proces, který hodnotí jednotlivé aspekty záměru a jejich vliv **samostatně, ale také ve vzájemných souvislostech**.

Je tedy patrné, že došlo ke zcela zásadní změně záměru, která nově vymezila nejen řešení celé MÚK, ale také způsob odvodnění a řešení protihlukových opatření. Všechny tyto aspekty přitom mají z hlediska posouzení vlivů na životní prostředí svůj význam. Vzhledem k charakteru a závažnosti provedených změn tak Ministerstvo životního prostředí pochybilo při vydávání stanoviska k ověření změn záměru. O tom svědčí například podstatná změna bilance zemin. Původní výkop zaujímal $1.200.000 \text{ m}^3 + 200.000 \text{ m}^3$ a přebytek 210.000 m^3 . Po změně řešení ovšem bude bilance zemin činit výkop v rozsahu $3.143.404 \text{ m}^3$ a přebytek $641.574,57 \text{ m}^3$.

Uvedené změny by totiž mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, a proto mělo namísto vydání stanoviska k ověření změn záměru dojít k samotnému posuzování vlivů v souladu s ustanovením § 4 odst. 1 písm. g) zákona č. 100/2001 Sb. Nezákonost stanoviska k ověření změn záměru se dále projevuje v tom, že bylo vydáno na základě neúplných a nesprávně zpracovaných podkladů, především z hlediska vlivů na ovzduší, jak je podrobně dále uvedeno v tomto odvolání.

4. Věcná nesprávnost dopravně inženýrských podkladů

V rámci dokumentace EIA bylo zpracováno několik dopravně inženýrských podkladů („DIP“) od různých subjektů. Institut plánování a rozvoje („IPR“) zpracoval dokument *Dopravně inženýrské podklady – Dlouhodobý výhled*, obj. 02PT-004979, Technická správa komunikací hlavního města Prahy („TSK“) pak *Dopravně inženýrské podklady – Současný stav a střednědobý výhled*, úkol č. 16-7500-H34 (společně jako „DIP“). Dále také došlo k vypracování komplexního posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy zpracované Českým vysokým učením technickým v Praze, fakultou dopravní („ČVUT“). Tyto podklady byly základem pro posouzení dlouhodobé intenzity automobilové dopravy v oblasti dotčené stavbou.

Dokumentace EIA přitom vykazuje zásadní rozpory s ohledem na předložená data. Dopravní intenzity modelované TSK a IPR, ze kterých záměr vychází, obsahují **velice rozdílná data** oproti srovnatelnému dopravnímu modelu ČVUT. Dokumentace EIA tak obsahuje **vážné vnitřní rozpory**, které ovšem nejsou nijak vysvětleny ani v rámci dokumentace EIA, ani se jimi nezabývá odborný posudek Ing. Josefa Tomáška, CSc. (dále jen „odborný posudek“). Odvolatel má tedy **pochybnosti o správnosti dat, ze kterých záměr vychází, a dále o věrohodnosti intenzit dopravy uváděných v DIP pro rok 2016, které jsou podhodnocené.**

Odvolatel **nesouhlasí** s tvrzením stavebního úřadu z odůvodnění napadeného rozhodnutí, že „*tyto podklady jsou zpracovány organizacemi, které se dlouhodobě profesně intenzitou silniční dopravy na území HMP a bezprostředního okolí zabývají, mají dostatek podkladů z průběžného sledování frekvence dopravy, jsou dostatečné a jiné přesnější údaje nejsou. Údaje pro současný stav – jedná se výchozí stav pro dokumentaci EIA.*“ Odvolatel naopak uvádí, že přesnější údaje k dispozici jsou, ale dokumentace EIA s nimi nepočítá.

Výchozí stav dat dokumentace EIA není možné považovat za stav odpovídající současnému stavu, jak uvádí stavební úřad. Na str. 23 DIP zpracovaných IPR se například uvádí, že „do modelu nemohly být zahrnuty nejaktuálnější podklady (včetně jejich konečného vyhodnocení), např. Celostátní sčítání dopravy 2016, Výběrové šetření charakteristik dopravního chování obyvatel zájmového území hl. m. Prahy, Průzkumy poptávky a dopravního chování letištních cestujících a cestujících v příměstské dopravě, Komplexní dopravní průzkum veřejné části LVH PR a další, protože nebyly v době zpracování k dispozici.“ Toto tvrzení ovšem neodpovídá skutečnosti, jelikož dokumentace EIA byla předložena teprve dne 22. 4. 2017. **Již v době zpracovávání dokumentace tedy bylo jasné, že existují novější data z roku 2016.** Na tom nic nemění ani skutečnost, že ke sčítání dopravy ŘSD dochází obvykle v pětiletých intervalech a rok 2016 je v této řadě výjimkou. Irelevantní je také argument stavebního úřadu, že „sčítací úseky ŘSD na území HMP jsou ve velmi omezeném rozsahu.“

Z podkladů dokumentace EIA dále vyplývá, že dopravní intenzity podle dat ČVUT jsou v některých úsecích stavby vyšší, než jsou výhledy IPR. MŽP k tomu uvádí, že dopravní údaje studie ČVUT byly zpracovány na základě podkladů (dopravního modelu) společnosti AF City Plan. Dopravní model AF City Plan a na něm postavená studie ČVUT se staly **nedílnou součástí EIA (Příloha č. 3), která odmítá Regionální variantu jako nevhodnou.** Pokud tedy stavební úřad v napadeném rozhodnutí zpochybňuje komplexní posouzení studie ČVUT, pak tím zároveň **zpochybňuje závěry EIA ohledně odmítnutí Regionální varianty.** Přitom skutečnost, že dopravní model AF City Plan nevychází ze správných dat, byla zmíněna na veřejném projednání.

Studie TSK a IPR naproti tomu mají vycházet z jiných dat a **nejsou tedy srovnatelné.** Podle stavebního úřadu jsou přitom také údaje o frekvenci dopravy ŘSD zpracovány jinou metodikou než údaje TSK a IPR, nicméně v dopravních modelech TSK a IPR mají být zohledňovány. Tato tvrzení však nemohou obstát v okamžiku, kdy ani samotné **údaje TSK nejsou zcela vypovídající a v některých případech naopak odporují údajům ŘSD.** Jak uvádí stavební úřad, dopravní model TSK je přitom výchozím stavem pro zpracování rozptylové a akustické situace v dokumentaci EIA. Je tedy patrné, že samotná dokumentace EIA je **zkreslená, neboť pracuje s několika různými hodnotami intenzity dopravy.**

Odvolatel považuje za zcela zásadní, že data na úseku SOKP 510 Běchovice - Počernice (Českobrodská - dálnice D11) nejsou vypovídající. Jako výchozí stav byl pro výpočet dopravních intenzit použit rok 2016, kdy byla prováděna rekonstrukce právě tohoto úseku. Podle zveřejněných údajů TSK za rok 2017 jsou dopravní intenzity již vyšší o 8.000 vozidel za 24 hodin, u těžkého nákladu pak o 3.600 vozidel vyšší než v roce 2016. Dopravní intenzity v tomto úseku jsou tedy nevypovídající a ve vstupních podkladech jsou poníženy o cca 10.000 vozidel denně oproti reálnému stavu.

To potvrzuje také dopravní model zpracovaný pro ČVUT (AF City Plan), který na tomto úseku uvádí stávající stav přes 90.000 vozidel za průměrný pracovní den. Také podle

napadeného rozhodnutí nebyly DIP nikdy aktualizovány a **chybný výchozí stav TSK** z roku 2016 nebyl opraven.

Touto námitkou se dotčené orgány nezabývaly ani v rámci posouzení EIA, vypořádání námitek a připomínek v územním řízení, nezabývá se jimi nimi ani napadené rozhodnutí. Přitom také v rámci veřejného projednání EIA tato námitka zazněla. Zástupce TSK, Ing. Kreml, přitom na tomto veřejném projednání připustil, že údaje ze sčítání dopravy pro výchozí stav (2016) skutečně mohly být ovlivněny dlouhodobými zúženými nebo obdobnými zásahy při rekonstrukčních pracích a nebylo to nijak dále zohledňováno.

Jedná se přitom pouze o příklad. Veškeré vady DIP byly namítány v rámci námitek účastníků řízení. Důsledkem těchto vad dokumentace EIA je mimochodem také skutečnost, že tyto neaktuální a neodpovídající hodnoty, které udávají současný stav intenzity dopravy, dále slouží pro modelování prognózy střednědobé a dlouhodobé intenzity dopravy. **Z těchto modelů pak vychází další odborné studie jako například akustická studie, rozptylová studie či vyhodnocení vlivů veřejné zdraví.** Stavební úřad přitom uvádí, že některé studie byly v rámci dokumentace EIA aktualizovány na základě podkladů dodaných TSK v lednu 2017 či dokonce v roce 2018. Odvolatel proto nerozumí tomu, proč **nebyly aktualizovány také DIP.**

Dokumentace EIA zároveň stojí na splnění velice nejisté podmínky, kterou je realizace páteřních dopravních komunikací do roku 2040. Takový předpoklad by ovšem v souvislosti s posuzováním vlivů na životní prostředí neměl být brán v úvahu. **Záměr by měl být naopak posuzován podle reálného stavu věcí, a ne podle nejistých budoucích okolností.**

Před zahájením územního řízení následně došlo k dopracování DIP, které bylo provedeno v dokumentech s názvem „*Aktualizace dopravně inženýrských podkladů – Dlouhodobý výhled,*“ obj. 02PT-005733 zpracované IPR, a „*Aktualizace dopravně inženýrských podkladů – Střednědobý výhled,*“ úkol č. 16-7500-H34c, kterou vypracovala TSK (dále jen „**aktualizované DIP**“).

Jak bylo uvedeno v námitkách, aktualizované DIP pracují se stejnými podklady jako DIP předložené v rámci dokumentace EIA. Aktualizované DIP tak například **nevyužily data** z celostátního sčítání dopravy 2016, ale pouze vyhodnotily některé drobné úpravy provedené v záměru. Tento nedostatek konstatují také aktualizované DIP, jelikož Aktualizace dopravně inženýrských podkladů – Dlouhodobý výhled na str. 23 uvádí, že „*do modelu nebyly zahrnuty podklady (včetně jejich konečného vyhodnocení), které nebyly k dispozici v době zpracování dopravního modelu pro posouzení v rámci EIA. Nezpracované podklady se nejeví v rozporu se stávajícím modelem, případně nelze jevy, změny z těchto podkladů označit za dlouhodobé trendy.*“

To, že se podle zpracovatele aktualizovaných DIP nevyužité podklady „*nejeví v rozporu*“ ovšem **není přesvědčivý důkaz.** Data z celostátního sčítání dopravy z let 2010 a 2016 naopak ukazují, že intenzita dopravy v dotčeném území narůstala, zatímco model TSK

popisuje v letech 2010-2016 pokles dopravní intenzity. Ani DIP, ani aktualizované DIP tak neberou ohled na reálnou dlouhodobou situaci, která je uvedena v rámci pozorování provedenými při celostátním sčítání dopravy a dalších dokumentech. Tyto skutečnosti přitom byly podloženy řadou důkazů.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí pouze to, že „v rámci DÚR není důvod měnit výchozí stav proti dokumentaci EIA.“ Napadené rozhodnutí se tak **žádným způsobem nevypořádalo s předkládanými výsledky** ze sčítání dopravy v Praze provedené TSK v roce 2017, podle kterého na SOKP 510 Běchovice – D11 bylo o 8.000 automobilů více než v roce 2016, z toho o 3.000 nákladních aut nad 3,5 tuny.

Namísto toho, aby stavební úřad požadoval řádnou aktualizaci DIP, pokouší se zcela nepochopitelně sám stavební úřad v napadeném rozhodnutí odůvodnit, proč aktualizované DIP nepoužívají relevantní a aktuální data.

Z výše uvedeného je tedy patrná celá řada pochybení v rámci DIP a aktualizovaných DIP. Tyto skutečnosti přitom vedou k tomu, že předložené podklady jsou věcně nesprávné a neodrážejí skutečnou situaci v území. Stavební úřad, ač si byl tohoto nedostatku vědom, nenařídil jeho odstranění. Namísto toho stavební úřad v napadeném rozhodnutí uvádí, že je možné vyjít z věcně nesprávných a zastaralých podkladů. Tato skutečnost přitom má zásadní vliv na posouzení vlivu záměru na životní prostředí a obyvatelstvo v dotčeném území. Stavební úřad tak nepostupoval v souladu s ustanovením § 3 správního řádu a nezjistil v daném případě řádně stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Napadené rozhodnutí je proto věcně nesprávné a nezákonné.

5. Věcně nesprávné posouzení vlivů záměru na ovzduší

V rámci procesu posuzování vlivů byla provedena rozptylová studie s názvem „*Silniční okruh kolem Prahy, Stavba 511 - Modelové hodnocení kvality ovzduší*“ (dále jen „**rozptylová studie EIA**“). V rámci územního řízení bylo poukázáno na některé zásadní nedostatky rozptylové studie EIA. Napadené rozhodnutí se přitom s těmito nedostatky nevypořádalo, jak uvádíme dále.

Vymezení území posuzovaného rozptylovou studií EIA je nedostatečné, jelikož nezahrnuje městské části Dolní Počernice a Hostavice, které budou záměrem ovlivněny. Na tom nic nemění, že rozsah řešeného území je 130 km², jelikož tento **rozsah není dostatečný**. Stejný závěr platí také pro studii s názvem „*Silniční okruh kolem Prahy, Stavba 511 – Vyhodnocení vlivů znečištění ovzduší na veřejné zdraví*“, do které rovněž nejsou tyto dotčené oblasti zahrnuty.

Napadené rozhodnutí v rámci vypořádání této námítky odkazuje na body 22 a 24 vypořádání námitek. Napadené rozhodnutí ovšem v těchto bodech **žádné vypořádání uvedené námítky neobsahuje.**

Stavební úřad zároveň přiznává, že rozptylová studie EIA neobsahuje grafické znázornění použitých větrných růžic. Podle napadeného rozhodnutí se však „*nejedná se však o zásadní nedostatek, který by snižoval věrohodnost rozptylové studie.*“ Grafické znázornění je přitom jednou z náležitostí rozptylových studií podle přílohy č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší. **Odvolatel nesouhlasí s tím, že v případě rozporu rozptylové studie EIA s právním předpisem, může stavební úřad rozhodovat o tom, zda se jedná o zásadní nedostatek či nikoliv.** Stavební úřad je v tomto případě vázán právními předpisy, které musí dodržovat. Stavebnímu úřadu naopak nepřísluší interpretovat a hodnotit právní předpisy podle svého uvážení.

Také podle samotné dokumentace EIA dojde realizací záměru SOKP 511 k dalšímu znečištění ovzduší v zájmovém území. Samotný stavební úřad přiznává, že lze očekávat nárůst koncentrací sledovaných polutantů. Tyto koncentrace přitom mohou překračovat limity stanovené na ochranu lidského zdraví z hlediska znečištění ovzduší. Není tedy patrné, na základě jakých údajů konstatuje rozptylová studie EIA **dodržení imisních limitů znečišťujících látek.** Tím spíše, když například ze statistik a údajů o koncentraci benzo(a)pyrenu vyplývá jeho zvýšená koncentrace na takřka celém území hlavního města. Z tohoto důvodu **nemohly být řádně posouzeny vlivy záměru na ovzduší,** a proto je stanovisko EIA nezákonné.

Podle uživatelské příručky modelu ATEM je tuto hodnotu nutné do modelu zadat. Uživatelská příručka následně na str. 13 obsahuje doporučené hodnoty poločasu odstraňování vybraných organických látek z ovzduší. Benzo(a)pyren se však mezi těmito látkami nevyskytuje. **Není tak jasné, jak došla rozptylová studie EIA k hodnotě poločasu odstraňování benzo(a)pyrenu. Hodnota této veličiny přitom může ovlivnit výsledný výpočet imisních hodnot pro benzo(a)pyren. Jedná se přitom o významnou látku znečišťující ovzduší, která je zároveň lidským karcinogenem.**

Napadené rozhodnutí v tomto ohledu uvádí některé skutečnosti, kterými se pokouší zhojit namítané nedostatky rozptylové studie EIA. Napadené rozhodnutí tak například bagatelizuje vliv dopravy na podíl emisí benzo(a)pyrenu. Věcné vypořádání námítky o nedostatecích rozptylové studie EIA však napadené rozhodnutí neobsahuje. Tím ovšem napadené rozhodnutí namítané nedostatky rozptylové studie EIA pouze potvrzuje. Takovýmto způsobem však při hodnocení vlivu záměru na životní prostředí postupovat nelze. **Tyto nedostatky měly být primárně řešeny v rámci procesu pořizování vlivů.**

Rozptylová studie EIA rovněž **neuvádí údaje o složení vozového parku dle kategorií a emisních tříd vozidel tak, jak to vyžaduje příloha č. 15 vyhlášky č. 415/2012 Sb.,** o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší.

Již v rámci podaných námitek bylo upozorněno na to, že dokumentace EIA tak pracuje s tím, kde je v současné chvíli obytná zástavba. Zároveň ale dokumentace EIA nepočítá s rozšiřováním obytné zástavby v lokalitách, které jsou dle platné územně plánovací dokumentace určeny k zastavění. Územní řízení se přitom týká oblasti nadlimitně zatížené imisemi.

V takovém území tak podle judikatury správních soudů nelze bez dalšího umísťovat další stavby, tím spíše stavby odpovídající uvedenému záměru, který bude sám o sobě zdrojem významných negativních vlivů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–246). Napadené rozhodnutí se však touto námitkou nezabývalo a citovaný rozsudek nijak nereflektovalo. Napadené rozhodnutí pouze uvádí, že „*v rámci procesu EIA bylo, jak je uvedeno v závazném stanovisku EIA, provedeným posuzováním prokázáno, že navrhovaný záměr nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí a je z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí akceptovatelný.*“

Napadené rozhodnutí se dále nevypořádalo s námitkou, že dokumentace EIA počítá s realizací určitých kompenzačních opatření **pouze v oblasti hlavního města Prahy**, a to i přesto, že záměr ovlivní také území Středočeského kraje.

V souvislosti s rozptylovou studií EIA byla provedena její aktualizace v rámci dokumentu s názvem „*Vyhodnocení vlivů změn záměru na kvalitu ovzduší*“ ze srpna 2018 provedená společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o. („**aktualizovaná rozptylová studie**“).

Zásadním nedostatek aktualizované rozptylové studie je skutečnost, že vychází ze zastaralých a nepřesných DIP, které za současný stav považují stav z roku 2016. V letech 2015-2016 však na SOKP 510 probíhaly rozsáhlé uzávěrky, což se na úseku Běchovice (Českobrodská) – MÚK Olomoucká (D11), který je součástí zájmového území aktualizované rozptylové studie, mohlo promítnout do dopravních intenzit. Z porovnání ročenek TSK za roky 2016 a 2017 opravdu vyplývá, že na tomto úseku byla v roce 2017 dopravní intenzita vyšší o celkově cca 8.000 automobilů denně, z toho cca 3.000 pomalých vozidel nad 3,5 t. Aktualizovaná rozptylová studie tedy měla vycházet z DIP založených na údajích ze sčítání dopravy za rok 2017.

Celkově lze také konstatovat, že aktualizovaná rozptylová studie tím, že naprosto nerespektuje náležitosti vyžadované příslušným metodickým pokynem Ministerstva životního prostředí, je netransparentní a nepřezkoumatelná. Zásadní je i její zcela chybný koncept, který neumožňuje posoudit vliv záměru na imisní situaci.

Území posuzované v rámci aktualizované rozptylové studie je předně nedostatečné. Podle samotné aktualizované rozptylové studie „*předkládaná studie slouží pro fázi DÚR, ve které se již řeší vliv samotné stavby D0 511 a její dopad na okolí. V předešlém procesu EIA byly řešeny širší vztahy*“ (str. 5 aktualizované rozptylové studie). Přitom v aktualizované rozptylové studii zcela chybí posouzení některých dotčených lokalit. Jedná se

například o území Městské části Praha-Horní Počernice, na kterém se podle usnesení stavebního úřadu ze dne 12.6.2019 projeví „**zvýšení především hlukové a emisní zátěže výše uvedených pozemků, které v daném případě je třeba ve smyslu § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona označit za sousední. Tudiž vlastnická, resp. jiná věcná práva k těmto pozemkům nepochybně mohou být územním rozhodnutím na stavbu SOKP 511 přímo dotčena.**“ **Aktualizovaná rozptylová studie se však vlivem na tuto lokalitu vůbec nezabývá.**

Na rozdíl od rozptylové studie EIA není v aktualizované rozptylové studii proveden modelový výpočet pro rok 2025 bez stavby. Po vydání stanoviska EIA ale došlo ke změnám na stavbě, které sice byly vyhodnoceny v aktualizované rozptylové studii, ovšem také bez srovnání situace v roce 2025 bez stavby a s ní.

Podle aktualizované rozptylové studie oba výpočty pro roky 2025 a 2040 „*hodnotí celkovou imisní situaci ve stavu s provozem záměru (...) nejedná se tedy o příspěvky hodnoceného záměru*“ (str. 15 rozptylové studie). Celková imisní situace však není předmětem územního řízení. Údaje o imisním pozadí navíc vycházejí z modelového výpočtu, jenž je z hlediska zdrojových sestav prakticky shodný s výstupy z projektu firmy ATEM z roku 2016. Změny příspěvků k celkové imisní situaci do budoucna jsou uvažovány pouze u liniových zdrojů (str. 7 rozptylové studie). U stacionárních zdrojů byly pravděpodobně použity informace z roku 2016 pro hodnocení celkové imisní situace v letech 2025 a 2040, což **neodpovídá realitě**. Celý koncept aktualizované rozptylové studie je tak zavádějící a matoucí. Z výsledků aktualizované rozptylové studie nelze usuzovat na vliv stavby na kvalitu ovzduší.

Podle aktualizované rozptylové studie dojde vlivem změn oproti procesu EIA k dalšímu nárůstu imisního zatížení zejména v řešení MÚK Dubeč. Mělo by tak dokonce dojít k překročení imisních limitů v okolí této MÚK. Napadené rozhodnutí v tomto ohledu uvádí, že „*ve stavu se záměrem je možné v zájmovém území očekávat lokální překračování imisních limitů pro průměrné roční a denní koncentrace částic PM10, a to jen v oblastech bez obytné zástavby a pro průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu. V případě překročení limitu pro průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu se jedná o lokality, kde se ve výchozím stavu pohybují hodnoty těsně pod hranici imisního limitu, většinou v těsné blízkosti předmětného záměru, bez obytné zástavby*“ (str. 83 napadeného rozhodnutí). Tento nárůst zatížení ovzduší je sice hodnocený jako nevýznamný a nevyskytující se v obytné zástavbě, **imisní limity však nerozlišují mezi zastavěným a nezastavěným územím**. Není tedy splněna závazná podmínka č. 2 stanoviska EIA, podle které mělo dojít k prověření možnosti jiného řešení MÚK Dubeč s cílem snížení jeho vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Napadené rozhodnutí dále uvádí, že „*v rámci procesu EIA i územního řízení byla navržena opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na ovzduší formou výsadeb zeleně v souvislosti s emisními příspěvky benzo(a)pyrenu, resp. PM10. Byl proveden výpočet množství stromů potřebného pro zachycení množství emisí benzo(a)pyrenu, které bude emitováno záměrem*“ (str. 83 napadeného rozhodnutí), a dále, že „*je důležité poznamenat, že provedené výpočty v rozptylových studiích jsou uváděny VŽDY BEZ ZOHLEDNĚNÍ OPATŘENÍ KE*

SNÍŽENÍ PŘÍSPĚVKŮ ZÁMĚRU KE ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ zahrnujících výsadby zeleně.)“ (str. 85 napadeného rozhodnutí).

Jak bude uvedeno dále, navržená kompenzační opatření jsou však nadhodnocená a silně nefunkční. Pokud tedy napadené rozhodnutí uvádí, že dojde k překročení závazných hygienických limitů, které však bude kompenzováno provedenými opatřeními, pak s tímto zlepšením situace není možné v žádném případě počítat. Vlivem realizace záměru tak bude docházet k zatížení území znečištěním ovzduší nad míru únosného zatížení.

Do aktualizované rozptylové studie zároveň **není zpracována změna bilance zemin** popsaná v rámci části věnující se nezákonnosti stanoviska k ověření změn záměru. Vliv více než dvojnásobného nárůstu v bilanci zemin při stavbě MÚK Dubeč na nejbližší zástavbu tak nebyl v rámci aktualizované rozptylové studie vyhodnocený. Přitom podle rozptylové studie EIA „*nejvyšší objem emisí suspendovaných částic frakce PM10 pochází z pojezdu po stavbě a z nakládání se zeminou*“ (str. 41 rozptylové studie EIA).

Aktualizovaná rozptylová studie zároveň nesplňuje náležitosti Metodického pokynu Ministerstva životního prostředí, Odboru ochrany ovzduší, pro vypracování rozptylových studií podle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále jen „**metodický pokyn**“). V aktualizované rozptylové studii konkrétně chybí:

- Popis umístění záměru včetně popisu nejbližší obytné zástavby a terénních poměrů v území;
- Detailní popis liniových zdrojů dle metodického pokynu vč. parametrů pro výpočet emisí z tunelů, informace o složení dopravního proudu dle metodického pokynu a parametrech zadaných pro výpočet emisí do programu MEFA (plynulost dopravy, vytíženost nákladních vozidel apod.);
- Souřadnice použitých větrných růžic;
- Uvedení výpočetní výšky referenčních bodů;
- Správná volba specifických referenčních bodů dle metodického pokynu, a to nejbližší obytné zástavby (v Praze – Běchovicích je zvolená adresa Do Dubče 339, ačkoli blíže MÚK Dubeč je např. adresa Do Dubče 288) a školských zařízení (na adrese K Železnici 307 se nachází školka). Zcela nejbliže MÚK Dubeč se také nachází sportoviště.

Aktualizovaná rozptylová studie obsahuje také posouzení kumulativních vlivů z výstavby D0 511 Běchovice – dálnice D1 a přeložky I/12. Podle aktualizované rozptylové studie bylo se **souběhem prací bylo počítáno v době, kdy budou u D0 realizovány betonové konstrukce a u přeložky I/12 zemní práce** (str. 59 aktualizované rozptylové studie). Podmínka č. 16 napadeného rozhodnutí však uvádí, že „*projektové přípravy stavby SOKP 511 a stavby I/12 Běchovice – Úvaly spolu koordinovat tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) ve stejném termínu.*“ Závazná podmínka je tak v napadeném rozhodnutí formulována nedostatečně. Napadené rozhodnutí nestanoví, v jaké fázi má k souběhu s výstavbou přeložky I/12 dojít. Aktualizovaná rozptylová studie přitom zvolila pro souběh prací záměrně fázi generující méně prašnosti.

Napadené rozhodnutí tak v tomto ohledu neodpovídá aktualizované rozptylové studii a posouzení kumulativních vlivů tak není správné.

DÚR dále pracuje s rozptylovou studií opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na ovzduší z června 2018 (dále jen „**rozptylová studie ke kompenzačním opatřením**“). Jejím cílem je prověření, zda v souvislosti se změnami projektu, které nastaly od doby zpracování dokumentace EIA, nedošlo ke změnám v bilanci emisí z dopravy, které by vyžadovaly úpravu (navýšení) konečného počtu vysazovaných stromů.

Podle podmínky č. 11 stanoviska EIA je ke snížení imisního zatížení nutná výsadba 8.037 stromů. Tato podmínka vychází z typového projektu SFŽP, který kvantifikuje objem korun porostu a následně počet dřevin, potřebný pro zachycení srovnatelného množství emisí benzo(a)pyrenu, jaké bude emitováno pro realizaci záměru D0 511. Typový projekt SFŽP vychází z údajů o schopnosti stromů vázat prach, k nimž uvádí informační zdroj z roku 1993. V roce 2016 však byla publikovaná komplexní Metodika pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM, 2016), kterou dokumentace EIA nerefletovala.

Podle souhrnné technické zprávy „*na základě metodiky SFŽP byl v dokumentaci EIA kvantifikován objem korun porostu a následně počet dřevin, potřebný pro zachycení srovnatelného množství emisí benzo(a)pyrenu, jaké bude emitováno pro realizaci záměru D0 511*“ (str. 267 souhrnné technické zprávy). Dle nové metodiky „*zejména při určení rozsahu tzv. kompenzačních opatření podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, je záchyt částic stanovován, ale na základě zastaralých a zjevně silně nepřesných či spíše velmi výrazně nadhodnocených podkladů*“ (str. 182 Metodiky pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic).

Stanovené množství stromů pro zachycení částic a zejména druhovou skladbu vegetačních pásů včetně rostlinných pater tak bylo již v dokumentaci EIA zastaralé a nesprávné. Toto kompenzační opatření přitom má vést ke snížení imisního zatížení benzo(a)pyrenu a tuhých znečišťujících látek. Podle nové metodiky však je jasné, že navržené kompenzační opatření je **nefunkční**. Napadené rozhodnutí je proto stiženo zásadní vadou a výpočet množství stromů je nutné ověřit dle aktuální metodiky.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí, že „*vzhledem k tomu, že Metodika pro kvantifikaci efektu výsadeb vegetačních bariér na snížení koncentrací suspendovaných částic (ATEM, 2016) nebyla v době zpracování dokumentace EIA MŽP zveřejněna, byla využita metodika Státního fondu životního prostředí (...) Pro účely vyhodnocení opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na ovzduší v rámci územního řízení se jako nanejvýše účelné jevílo využití stejné metodiky, jako byla použita v rámci procesu EIA, a to právě proto, aby bylo možné na základě identických výpočetních postupů ověřit aktualizované emisní bilance stavby z hlediska návrhu opatření k minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na ovzduší (tedy počtu stromů).*“ (str. 84 napadeného rozhodnutí).

Stavební úřad tedy akceptoval využití metodiky, která vychází ze **zastaralých, silně nepřesných a nadhodnocených podkladů**, ačkoliv měl k dispozici metodiku novější. I v tomto případě tak stavební úřad zcela rezignoval na zjištění řádného skutkového stavu a

posouzení účinnost kompenzačních opatření. Pokud stavební úřad uvádí, že využití zastaralé metodiky se jeví jako účelné s ohledem na ověření návrhu minimalizačních opatření, pak se jedná dle odvolatele o nesmysl, který není podložený žádnými racionálními argumenty.

Dále je nutné zdůraznit, že v rámci územního řízení musí být prokázáno, že záměr nevyvolá překročení imisních limitů, resp. že tam, kde již tyto limity překročeny jsou (především území kolem stavby 510), **nedojde k dalšímu zhoršení stávajícího stavu.** Předložená dokumentace však takové záruky neposkytuje. Dokumentace a odborné podklady totiž do značné míry vychází ze stanoviska EIA a z dokumentů zpracovaných v rámci posouzení vlivů na životní prostředí. Jak ovšem bylo uvedeno již výše, v rámci tohoto posouzení bylo chybně stanoveno dotčené území, v důsledku čehož v rámci něho nebyly vyhodnoceny vlivy na území kolem stavby 510 a tato vada není napravena ani v podkladech předložených v rámci územního řízení.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je zřejmé, že posouzení vlivů záměru na ovzduší je zatíženo zcela zásadními vadami. Z těchto důvodů není možné záměr v současné podobě v daném území vůbec umístit. Rozptylová studie EIA, aktualizovaná rozptylová studie a rozptylová studie ke kompenzačním opatřením obsahují celou řadu výše popsaných nedostatků. Vzhledem k nesprávnosti těchto podkladů nemohly být řádně posouzeny vlivy změn záměru na životní prostředí a lidské zdraví.

Odvolatel v tomto ohledu považuje napadené rozhodnutí a závazná stanoviska Krajského úřadu Středočeského kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství č. j. 065062/2018/KUSK ze dne 10. 7. 2018 a č. j. 163541/2019/KUSK ze dne 6. 1. 2020, která se s nedostatky podkladových dokumentů nevypořádaly, za nesprávná a nezákonná.

Stavební úřad v souvislosti s vlivem záměru na ovzduší nepostupoval v souladu s ustanovením § 3 správního řádu a nezjistil v daném případě řádně stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.

6. Věcně nesprávné posouzení vlivů záměru na hluk

Co se týče problematiky hluku, v rámci posouzení EIA byl v únoru 2017 jako příloha dokumentace zpracován dokument s názvem „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511, Akustické posouzení*“ (dále jen „*akustické posouzení EIA*“). K problematice hlukové zátěže akustické posouzení EIA uvádí, že „*u několika komunikací dochází v průběhu denního a nočního období k mírnému zhoršení akustické emisní situace a to max. do 0,9 dB (např. SOKP 510, SOKP 512, Vysočanská radiála)*“ (str. 59 akustického posouzení EIA). Podobně akustické posouzení EIA uvádí, že „*vypočtená změna akustické situace je především u staveb, u kterých jsou již navržena a realizována rozsáhlá protihluková opatření nebo je u nich plánováno rozšíření protihlukových opatření (např. SOKP 510) a to právě pro předpokládané výhledové intenzity dopravy, a tedy pro období, kdy je počítáno i s SOKP 511. Maximální změna akustické emisní situace + 0,9 dB, je změnou, která byla zjištěna přímo u*

komunikace“ (str. 30 akustického posouzení EIA). Nárůst hluku vlivem záměru byl tak vyčíslen maximálně do 0,9 dB v denní a noční době.

Akustické posouzení EIA ovšem s tímto zhoršením již dále nijak nepracuje ani ho neřeší, naopak se věnuje pozitivním vlivům stavby 511 na jiné části území. Podle tabulky č. 28 dokumentace EIA je ovšem zřejmé, že rozdíl 0,9 dB vyjadřuje pouze srovnání roku 2025 se záměrem a bez něho. Pokud vezmeme v potaz dlouhodobý výhled k roku 2040+, je již nárůst hlučnosti vyšší než 1 dB. Takovýto rozdíl považuje odvolatel za **hodnotitelnou významnou změnu**.

Podle těchto skutečností se tak přitom **nemůže jednat o tzv. nehodnotitelnou změnu** podle § 20 odst. 5 nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Citované ustanovení navíc *„nelze použít pro hodnocení výsledků měření vzhledem k hodnotě HL, ale výhradně pro posuzování významnosti změny určujícího ukazatele hluku např. před a po realizaci protihlukového opatření,“* jak uvádí dokument s názvem *„Odborné doporučení pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí“* Zdravotního ústavu se sídlem v Ostravě z března 2018). Uvedené území tedy bude realizací záměru **významně ovlivněno**, ač není zařazeno mezi dotčené území ve smyslu § 3 písm. c) zákona o posuzování vlivů. **Rozsah posuzovaného území je tedy nedostatečný**. Ač byla tato skutečnost namítána již během veřejného ústního jednání, napadené rozhodnutí se s tímto nijak nevyrovnalo.

Akustické posouzení EIA následně uvedené skutečnosti bagatelizuje s tím, že se jedná o stavby *„u kterých jsou již navržena a realizována rozsáhlá protihluková opatření nebo je u nich plánováno rozšíření protihlukových opatření (např. SOKP 510) a to právě pro předpokládané výhledové intenzity dopravy a tedy pro období, kdy je počítáno i s SOKP 511“* (str. 59 akustického posouzení EIA). Podle akustického posouzení EIA bude hlukový stav po realizaci záměru *„z hlediska celkového počtu všech hodnocených obyvatel z akustického hlediska příznivější, než stávající stav varianta stav bez realizace záměru. Ve vyšších hlukových pásmech je ve variantě se záměrem vždy nižší počet ovlivněných obyvatel než v ostatních posuzovaných stavech. Uvedená skutečnost je způsobena vlivem zprovoznění SOKP 511 a související přeložky I/12 na snížení dopravního zatížení u okolních stávajících komunikací“* (str. 60 akustického posouzení EIA).

Problematiku těchto protihlukových opatření (data jejich realizace, odhadu jejich účinnosti apod.) ovšem akustické posouzení EIA **zcela vylučuje z rozsahu posouzení s tím, že tato otázka není předmětem záměru**. Je přitom evidentní že zprovoznění záměru bude mít významný negativní dopad také na stavbu 510. Stavební úřad však odmítá posuzovat tuto problematiku uceleně a odmítá jakékoliv požadavky na podmínění zprovoznění záměru realizací protihlukových opatření na stavbě 510.

S problematikou protihlukových opatření na úseku 510 je tedy pracováno **zcela účelově**. Tato opatření, ač nejsou podle stavebního úřadu předmětem tohoto řízení, odůvodňují přípustnost realizace záměru a zatížení již dnes nadlimitně zatíženého území. Na druhou stranu dokumentace EIA či akustické posouzení EIA tato opatření nijak blíže neřeší,

nestanoví žádné podmínky jejich realizace a jejich účinnost se nepokouší ani odhadovat. Bez nich by přitom **nebylo možné záměr** s ohledem na emise hluku a další vlivy **vůbec realizovat**.

Napadené rozhodnutí přitom uvádí, že „*jak vyplývá ze závazného stanoviska EIA pro stavbu SOKP 510 (dostupné z https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP244), vliv SOKP 511 na stavbu SOKP 510 byl hodnocen v rámci řízení o posouzení vlivu na životní prostředí stavby SOKP 510, a to se souhlasným závěrem*“ (str. 73 napadeného rozhodnutí). Odkaz na souhlasné stanovisko EIA vydané v roce 2013 k záměru SOKP 510 (MZP244) je přitom **zcela nesmyslný**, jelikož toto starší stanovisko logicky **nemůže předjímat důsledky nově posuzovaného záměru stavby 511** (předloženého v roce 2017).

Při překročení hygienického limitu hluku přitom nelze do území umístit další záměr, který dále zvýší hlukovou zátěž v daném území. Pokud tedy je tedy v současné době v území kolem úseku SOKP 510 překračován hygienický limit hluku a záměrem dle výsledků akustické studie EIA dojde k dalšímu zhoršení situace, je potřeba v rámci realizace záměru tuto skutečnost bezpodmínečně řešit, a nikoliv jenom dále **prohlubovat nezákonný stav** a odkazovat na to, že se jedná o jinou pozemní komunikaci.

V rámci probíhajícího územního řízení bylo předloženo „*Akustické posouzení změn technického řešení záměru*“ ze srpna 2018 č. 18.0361-04 (dále jen „**akustické posouzení**“). Nejedná se však o hlukovou studii, která by se zabývala záměrem jako celkem, ale pouze o posouzení **změn technického řešení** pro účely vydání stanoviska k ověření změn záměru.

Akustické posouzení počítá s umístěním nízkohlučného povrchu v úseku 75,5 – 76,0 přes údolí u obce Kuří. Naproti tomu napadené rozhodnutí uvádí, že „*vozovky budou s netuhým krytem, v úsecích SO 101 km cca 64,00-65,00 a 75,50-76,00 a dle provedených hlukových studií budou navrhovány obrusné vrstvy z asfaltových směsí se sníženou hlučností.*“ Tato skutečnost je přitom zařazena mezi nepodstatné změny záměru, jelikož dle stavebního úřadu „*obrusnou vrstvu stále tvoří asfaltová směs, tudíž nedojde ke změně svrchní vrstvy vozovky. Tato změna se tak na akustické situaci neprojeví.*“

Napadené rozhodnutí je tedy v tomto ohledu v rozporu s akustickým posouzením a akustickou studií EIA. Tvrzení stavebního úřadu o tom, že se změna povrchu neprojeví není **ničím podložené**. Samotné napadené rozhodnutí uvádí, že konstrukce vozovky bude teprve upřesňována v dalších stupních projektové dokumentace. Toto opatření zároveň nebylo v rámci dokumentace pro územní řízení žádným způsobem podrobněji posouzeno či hodnoceno. Není tedy jasné, zda se jedná o opatření dostačující z hlediska dodržení hygienických limitů hluku. Z napadeného rozhodnutí ani odborných podkladů nevyplývá, že by byla podrobněji konkretizována kategorie tichého povrchu, pouze se konstatuje, že konstrukce vozovky budou upřesňovány v dalších stupních dokumentace.

Napadené rozhodnutí přitom uvádí, že „*v okolí trasy SOKP 511 jsou navrhována rozsáhlá protihluková opatření, a to v podobě protihlukových stěn (navrženo 16 stěn),*

protihlukových valů (navrženo 14 valů) a nízkohlučného povrchu. Dalšími doporučenými protihlukovými opatřeními je použití nízkohlučných mostních závěrů a akustická úprava koncových částí tunelů. Na základě uvedených protihlukových opatření je deklarováno splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb, v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb.“ (str. 99 napadeného rozhodnutí). Odvolatel nerozumí tomu, jak může stavební úřad tvrdit, že jsou hygienické limity hluku splněny v okamžiku, kdy není jasné, jaká podoba nízkohlučného povrchu bude zvolena.

Takový postup je nepřipustný, neboť jak bylo uvedeno výše, soulad záměru s limity stanovenými na ochranu lidského zdraví z hlediska hluku musí být jednoznačně prokázán již v rámci územního řízení a nelze odkazovat na další stupně přípravy. Odvolatel dále podotýká, že obdobné povrchy prozatím nejsou na mostech realizovány, a tudíž by se mohlo jednat o problém také z technického hlediska. Tím se však napadené rozhodnutí nezabývá.

Závazné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy ze dne 9. 10. 2018, č. j. HSHMP 55431/2018 (dále jen „**stanovisko HSHMP**“), uvádí, že součástí dokumentace je akustická studie vypracovaná společností EKOLA group, s. r. o., v srpnu 2018 č. 18.0307-04 s tím, že tento dokument má predikovat dodržení hygienických limitů hluku z budoucího provozu stavby. Taková akustická studie však **není součástí spisové dokumentace**. Mimo to bylo v srpnu 2018 uvedenou společností zpracováno pouze akustické posouzení, které ovšem nehodnotilo záměr jako celek, ale zabývalo se pouze změnou technického řešení.

Tento postup dotčeného orgánu je přitom v rozporu se zákonem, jelikož Hygienická stanice pouze bez dalšího odkázala na podklad předložený jedním z účastníků řízení, aniž by jakkoli hodnotila jeho správnost, úplnost apod.

Stanovisko HSHMP se samo **nezabývá** posouzením záměru z hlediska zájmů chráněnými zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, zejména z hlediska hlukové zátěže. Jediné vlastní odůvodnění stanoviska HSHMP lze spatřovat ve větě „*předložená projektová dokumentace na výše uvedenou stavbu je v souladu se zájmy chráněnými orgánem ochrany veřejného zdraví.*“ Toto prosté konstatování jistě nelze považovat za řádné odůvodnění závazného stanoviska ve smyslu § 149 odst. 2 správního řádu, obzvláště u tak významného záměru, jakým je SOKP 511. Z tohoto důvodu považuje odvolatel stanovisko HSHMP za nezákonné.

Podle akustického posouzení „*protihluková stěna ve středním dělicím pásu směrem u mostu přes Počernický rybník ze stavby 510 je oproti původnímu řešení ukončena ve staničení cca 64,0 km z důvodu nutnosti umístění přejezdu středního dělicího pásu*“ (str. 16 akustického posouzení). Přerušení protihlukové stěny je přitom z hlediska šíření hluku negativním jevem, který je nutné dále kompenzovat např. vyšším valem či protihlukovými stěnami po stranách komunikace. Z akustického posouzení však není zřejmé, zda bylo dostatečné navýšení ochrany na krajích komunikace realizováno.

Podle odvolatele to však **není pravděpodobné** s ohledem na další skutečnosti uváděné v napadeném rozhodnutí. Napadené rozhodnutí totiž uvádí, že na stavbě SOKP 510 přes Počernický rybník bude provedeno mimo jiné rozšíření komunikace na 2x3 pruhy + 2x1 odbočovací (resp. přípojovací) pruh. V rámci dokumentace EIA záměru s názvem „Pražský okruh, stavba 510 „Satalice-Běchovice“ je v kapitole Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro fázi projektových příprav stanovena podmínka, podle které se **nesmí zvětšovat šířka mostního tělesa přes Počernický rybník**. V tomto ohledu tak při rozšíření komunikace za současného zachování šířky mostního tělesa není možné očekávat, že by došlo k realizaci účinných protihlukových opatření při současném přerušení protihlukové stěny.

Předložené odborné podklady dále **rezignují na řádné posouzení řešení negativních vlivů** záměr v území, do kterého bude převedena doprava z kapacitně přetížených komunikací v Praze. V rámci dokumentu s názvem „*Hodnocení zdravotních rizik – hluk*“ z února 2017 (dále jen „*hodnocení zdravotních rizik*“) je uvedeno, že „*na základě dostupných podkladů lze vyslovit předpoklad pozitivního příspěvku záměru ke snížení míry nepříznivých účinků hluku pro obyvatele objektů v okolí části dotčených komunikací, u části dotčených komunikací lze předpokládat, že nedojde k hodnotitelným změnám v nepříznivých účincích hluku ze silniční dopravy vlivem záměru SOKP 511. Vzhledem k tomu, že lze očekávat prokazatelné zlepšení akustické situace u významných, ve stávajícím stavu kapacitně přetížených komunikací v Praze (např. ulice Spořilovská, Brněnská, Jižní spojka), lze i minimální příspěvek záměru ke zlepšení akustické situace a tím i ke snížení míry nepříznivých účinků hluku hodnotit pozitivně.*“ (str. 60 hodnocení zdravotních rizik). Z těchto důvodů lze podle jednotlivých dokumentů záměr hodnotit pozitivně s ohledem na hlukové zatížení. Pozitivně již ovšem nelze hodnotit situaci v samotném území, ve kterém se má záměr nacházet. To ovšem odborné podklady ignorují.

Vzhledem k výše uvedenému tedy byly **nesprávně posouzeny vlivy záměru na životní prostředí z hlediska hluku**. Z těchto důvodů není možné záměr v současné podobě v daném území vůbec umístit. Akustická studie EIA a akustické posouzení jsou tak věcně nesprávná, jelikož obsahují celou řadu výše popsanych nedostatků. Vzhledem k nesprávnosti těchto podkladů nemohly být řádně posouzeny vlivy změn záměru na životní prostředí a lidské zdraví.

Odvolatel v tomto ohledu považuje napadené rozhodnutí a závazné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy ze dne 9. 10. 2018, č. j. HSHMP 55431/2018, které se s nedostatky podkladových dokumentů nevypořádaly, za **nesprávná a nezákonná**.

Stavební úřad v souvislosti s vlivem záměru na ovzduší **nepostupoval v souladu s ustanovením § 3 správního řádu a nezjistil v daném případě řádně stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti**.

7. Nezákonný postup při vydávání souhlasu (závazného stanoviska) vodoprávního úřadu

V rámci námitek bylo upozorněno také na nezákonnost souhlasu (závazného stanoviska) vydaného Úřadem městské části Praha 22, Odborem výstavby - Vodoprávní úřad č. j. P22 9692/2018 OV 05 ze dne 2. 11. 2018 (dále jen „**závazné stanovisko vodoprávního úřadu**“). Závazné stanovisko vodoprávního úřadu bylo vydáno podle ustanovení § 17 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), za účelem ochrany vodních toků v k. ú. Hájek u Uhříněvsi, Uhříněves a Kolovraty (bezejmenných vodotečí v km 67,70, 67,92, 68,70, 69,85, 71,50, Říčanský potok v km 73,06 a bezejmenný levobřežní přítok Říčanského potoka v km 74,43).

Podle ustanovení § 17 odst. 1 vodního zákona je třeba ke stavbám, zařízením nebo činnostem, k nimž není třeba povolení podle tohoto zákona, které však mohou ovlivnit vodní poměry, souhlas vodoprávního úřadu. Tento souhlas je konkrétně potřeba ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků, nebo na pozemcích s takovými pozemky sousedících, pokud tyto stavby a zařízení ovlivní vodní poměry [§ 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona], a také ke stavbám, k těžbě nerostů nebo k terénním úpravám v záplavových územích [§ 17 odst. 1 písm. c) vodního zákona], což je právě i případ záměru.

V rámci námitek bylo uvedeno, že podle výkladu č. 93 Ministerstva zemědělství, Sekce vodního hospodářství, č. j. 230012/2011-MZE, přitom platí, že souhlas podle ustanovení § 17 vodního zákona je speciálním institutem vůči závaznému stanovisku podle § 104 odst. 9 vodního zákona. **Souhlas může mít buďto formu rozhodnutí ve správním řízení nebo formu závazného stanoviska dle § 149 správního řádu.** Jeho forma přitom závisí od skutečnosti, zda bude souhlas posledním aktem v postupu správních orgánů ve věci, ke které je udělován. V daném případě je nesporné, že souhlas má být podkladem pro územní řízení o umístění stavby, rozhodně se tedy nejedná o poslední akt ve věci. Je tedy nepochybné, že měl být souhlas dle § 17 v daném případě vydán **formou závazného stanoviska** dle § 149 správního řádu. Součástí správního spisu je nicméně rozhodnutí vodoprávního úřadu ze dne 2. 11. 2018, č. j. P22 9692/2018 OV 05, jím byl udělen souhlas dle § 17 odst. 1 písm. a) a c) vodního zákona.

Předmětné „rozhodnutí“ je tedy nezákonné, neboť v dané věci nemělo být vůbec vydáváno. Naopak ve správním spisu chybí potřebný souhlas vodoprávního úřadu ve formě závazného stanoviska. Skutečnost, zda se jedná o závazné stanovisko či rozhodnutí, je přitom zcela zásadní z hlediska práv účastníků řízení – zatímco nezákonnost závazného stanoviska mohou namítat všichni účastníci navazujícího (územního řízení), proti rozhodnutí se mohou odvolat pouze účastníci konkrétního řízení (v daném případě účastníci řízení o vydání souhlasu).

Závazné stanovisko měl navíc s ohledem na to, že záměr zasahuje do správních obvodů několika vodoprávních úřadů, vodoprávní úřad, na jehož území je převážná část záměru (ustanovení § 115 odst. 19 vodního zákona). Tento vodoprávní úřad musí ještě před

vydáním závazného stanoviska projednat dle § 115 odst. 10 vodního zákona záměr s těmi vodoprávními úřady, jejichž územních obvodů se závazné stanovisko týká. Závazné stanovisko pak bude obsahovat podmínky všech dotčených vodoprávních úřadů, pokud budou vneseny. Převážná část záměru v tomto případě zasahuje do obvodu vodoprávního úřadu městské části Praha 22. Závazné stanovisko mělo být dále projednáno s Úřady městských částí Praha 21 a Praha 15 a Městským úřadem Říčany. **Tento postup však evidentně nebyl dodržen.**

Přitom podle sdělení ÚMČ Praha 15 měl být kladný souhlas vydán až poté, co budou zapracovány podmínky Povodí Vltavy, s. p., jako správce povodí. Povodí Vltavy, s. p., pak vydalo dne 6. 9. 2018 stanovisko, v němž vyslovilo svůj souhlas se záměrem, avšak stanovilo současně celou řadu podmínek, jimiž svůj souhlas podmínilo. Tyto **podmínky tak měly být součástí závazného stanoviska vodoprávního úřadu.** Uvedené podmínky však nebyly nijak zohledněny ani nebyly převzaty do napadeného rozhodnutí.

Napadené rozhodnutí k této vadě uvádí, že „*ohledně námitek spočívajících ve formálních a obsahových vadách uvedeného rozhodnutí (materiálně posuzovaného jako závazné stanovisko) se stavební úřad obrátil v rámci součinnosti správních orgánů a v souladu s konstantní judikaturou správních soudů na nadřízený správní orgán - Magistrát hlavního města Prahy – odbor ochrany prostředí, který vydal v rámci součinnosti správních orgánů vyjádření č.j. MHMP 226211/2020 ze dne 19.2.2020. Na základě vypořádání uvedené námítky ze strany nadřízeného dotčeného orgánu stavební úřad uvádí, že vydaný souhlas č. j. P22 9692/2018 OV 05 ze dne 2.11.2018 podle § 17 odst. 1 písm. a) a c) vodního zákona pro předmětnou stavbu, který byl vydán formou správního rozhodnutí, nabyl právní moci dne 21.12.2018, a proto ho nelze přezkoumat postupem podle § 94 a násl. správního řádu, jelikož již uplynula lhůta pro zahájení přezkumného řízení daná ust. § 96 odst. 1 správního řádu. Pokud by na tento souhlas mělo být nahlíženo po materiální stránce jako na závazné stanovisko, byl by odbor ochrany prostředí MHMP oprávněn přezkoumat ho jako příslušný nadřízený správní orgán až v rámci odvolacího řízení. Platná právní úprava v ust. § 4 odst. 9 stavebního zákona, totiž umožňuje zrušení nebo změnu nezákonných závazných stanovisek, která jsou vydána pro účely řízení podle stavebního zákona, pouze v rámci odvolacího řízení proti rozhodnutí, které je těmito stanovisky podmíněno. Ovšem citovaným ustanovením stavebního zákona je možnost nezákonná závazná stanoviska zrušit nebo změnit omezena na 1 rok od jejich vydání, přičemž tato lhůta již v daném případě rovněž uplynula. Stavební úřad má za to, že by se vydané rozhodnutí Úřadu městské části Praha 22, ze dne 2.11.2018, č. j. P22 9692/2018 OV 05 mělo po materiální stránce posuzovat jako závazné stanovisko dle § 149 správního řádu, když se ztotožňuje se závěrem stěžovatelky, že takový postup je nezbytný k zachování práv účastníků řízení. S ohledem na výše uvedené je však takový názor stavebního úřadu v zásadě akademický“ (str. 122 napadeného rozhodnutí).*

S touto interpretací však není možné souhlasit. Podle stanoviska Odboru stavebního řádu Ministerstva pro místní rozvoj k přezkumu závazných stanovisek v režimu stavebního zákona ze září 2019 je **nutné odmítnout** výše uvedený výklad stavebního úřadu. „*Byť z gramatického výkladu plyne, že dříve než v průběhu odvolacího řízení přezkumné řízení*

*zahájit nelze, v souladu se základními zásadami právního státu, zejména v souladu se zásadou legality, ale taktéž zásadou procesní ekonomie a materiální pravdy dospět k jinému závěru, než že **takový přezkum možný je**. Přezkumné řízení o ZS lze zahájit **nejpozději** v průběhu odvolacího řízení nebo **nejpozději do 1 roku od jeho vydání**, podle toho, která z těchto lhůt uplyne dříve. Opačný výklad by vedl: 1) k vydání nezákonného rozhodnutí v první instanci, kterou by způsobila nezákonnost ZS 2) v řadě případů k úplnému vyloučení přezkumu nezákonnosti v přezkumném řízení, a tedy k úplnému vyloučení možnosti zrušit nezákonné ZS (zrušení nezákonného ZS není možné v rámci odvolacího řízení), neboť lhůta 1 roku od vydání ZS uplyne zpravidla dříve, než je vydáno rozhodnutí v prvním stupni, tedy před možností zahájení přezkumného řízení.“*

Při vydávání souhlasu dle § 17 vodního zákona tak došlo k celé řadě výše popsaných pochybení. Tato pochybení byla namítána **v červenci 2019**, kdy se také konalo první veřejné ústní jednání k záměru. Stavební úřad tedy o těchto zásadních vadách věděl nejpozději od července 2019. Následně podle napadeného rozhodnutí stavební úřad požádal o součinnost nadřízený správní orgán - Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí. Je zřejmé, že stavební úřad měl v této věci postupovat bez zbytečného odkladu. V souladu s výše uvedeným stanoviskem MMR **bylo možné zahájit přezkumné řízení do 1 roku od vydání závazného stanoviska vodoprávního úřadu, tedy do 2. 11. 2019.**

Správní orgány tedy měly **více než 3 měsíce** na to, aby si informaci o nezákonnosti závazného stanoviska vodoprávního úřadu předaly a zahájily přezkumné řízení. Nadřízený správní orgán přitom vydal své vyjádření č.j. MHMP 226211/2020 teprve dne 19. 2. 2020. Podle ustanovení § 96 odst. 1 správního řádu lze *usnesení o zahájení přezkumného řízení vydat nejdéle do 2 měsíců ode dne, kdy se příslušný správní orgán o důvodu zahájení přezkumného řízení dozvěděl*. Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že buď stavební úřad neuvědomil neprodleně nadřízený orgán o nezákonnosti závazného stanoviska vodoprávního úřadu, nebo nadřízený orgán nekonal, ač v dané věci konat měl. **V každém případě způsobuje toto pochybení správních úřadů nezákonnost napadeného rozhodnutí.**

Pro případ, že by stavební úřad trval i nadále na své nesprávné interpretaci právních předpisů, uvádí odvolatel, že napadené rozhodnutí bylo vydáno bez závazného stanoviska vodoprávního úřadu, jelikož vydané „rozhodnutí“ nemůže být za závazné stanovisko materiálně považováno s ohledem na své nedostatky. Podle odvolatele se tedy jedná o nicotný právní akt.

8. Nesplnění závazných podmínek stanoviska EIA s ohledem na povrchové a podzemní vody

Podle podmínky č. 9 stanoviska EIA, která byla převzata do podmínky č. 16 napadeného rozhodnutí je nutné „aktualizovat inženýrsko-geologické průzkumy v trase záměru a dotčeném okolí a nové poznatky zohlednit v další přípravě projektové dokumentace.“ Tato podmínka ovšem nebyla naplněna, jak vyplývá ze souhrnné technické

zprávy, podle které byly pro záměr zpracovány dva geologické průzkumy, a to Předběžný GTP v roce 2003 a Podrobný GTP v roce 2008 (str. 279 souhrnné technické zprávy). **Tato podmínka přitom měla být zohledněna již ve fázi územního řízení a nebyla tedy splněna.**

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí, že „za účelem zpřesnění údajů o území a možného ovlivnění stavbou je ve stanovisku EIA stanovena podmínka č. 9 a 29. Podmínka č. 29 stanoviska EIA neuvádí, v jakém stupni projektové přípravy má být splněna. Předpokládá se pro stavební řízení. Totéž se týká i podmínky č. 9 stanoviska EIA.“ S tímto závěrem ovšem nelze souhlasit.

Napadené rozhodnutí se přitom pokouší tuto podmínku stanovit teprve pro fázi přípravy navazující na územní řízení. Uvedené inženýrsko-geologické průzkumy jsou přitom klíčové zejména pro vedení a umístění záměru. Z toho důvodu byla tato podmínka v rámci stanoviska EIA stanovena. V dalších fázích povolování záměru již logicky nebude možné splnění této podmínky posoudit, protože pravomocí stavebního úřadu rozhodujícího o vydání stavebního povolení není posuzovat způsob umístění záměru.

Obdobná je situace v případě podmínky č. 29 stanoviska EIA, podle které je nutné v rámci projektové přípravy „aktualizovat hydrotechnické výpočty, a to i s ohledem na aktuální údaje o průtocích v dotčených vodotečích (...) s případným dopadem na požadovanou kapacitu usazovacích a retenčních nádrží.“ Hydrotechnické výpočty je nutné aktualizovat i s ohledem na aktuální údaje ČHMÚ o průtocích v dotčených vodotečích s případným dopadem na požadovanou kapacitu usazovacích a retenčních nádrží.

Tato podmínka stanoviska EIA ovšem nebyla splněna, neboť zpracovatel hydrogeologického posudku v jeho závěru navrhl doplňující hydrogeologický průzkum zpracovat až v rámci dalšího stupně projektové přípravy stavby (tj. v rámci stavebního řízení). Ministerstvo životního prostředí pak uvedené doporučení převzalo do svého stanoviska k ověření změn záměru, ve kterém uvedlo, že „v dalším stupni projektové přípravy stavby je doporučeno pro každý vsakovací objekt provést doplňující hydrogeologický průzkum s pasportem potenciálně dotčených stavebních objektů.“

K aktualizaci hydrotechnických výpočtů požadované stanoviskem EIA tedy v rámci územního řízení nedošlo. Přitom tato podmínka se nepochybně týkala již fáze územního řízení, neboť právě v rámci něho dochází k umístění příslušných vodohospodářských objektů, na které by aktualizované hydrotechnické výpočty mohly mít vliv.

Napadené rozhodnutí tedy v tomto ohledu nesplňuje závazné podmínky stanovené stanoviskem EIA. V souladu s ustanovením § 149 odst. 1 správního řádu je přitom obsah závazného stanoviska závazný pro rozhodnutí správního orgánu. Napadené rozhodnutí je tak v rozporu s citovaným ustanovením správního řádu.

9. Věcně nesprávné posouzení zatížení území

Dle ustanovení § 11 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, nesmí být území zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení. Podle navazujícího ustanovení § 12 odst. 1 tohoto zákona se přípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy. Tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí.

Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 31. 1. 2012, č. j. 1 As 135/2011–246, uvedl, že *„limity využití území představují hranice pro využití území, a to hranice zpravidla nepřekročitelné; jedním z limitů využití území je také hladina hluku.“* Tyto limity jsou stanoveny právními předpisy proto, aby byly dodržovány. Nejsou tedy jen nějakým doporučením, nebo dokonce nijak nesankcionovaným přáním zákonodárce. Dále se v tomto rozsudku Nejvyšší správní soud ztotožnil se závěrem, že *„do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území. S tímto závěrem... Cit. závěr důsledně respektuje základní zásadu práva životního prostředí označovanou jako zásada přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle níž území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení (§ 11 a § 12 zákona o životním prostředí...).“*

Ačkoliv se citovaný rozsudek týkal problematiky hluku, jeho závěry lze nepochybně vztáhnout i na imisní limity týkající se znečištění ovzduší, které rovněž představují limit využití území. Dodržení limitů stanovených na ochranu lidského zdraví z hlediska hluku a znečištění ovzduší musí být prokázáno **právě ve fázi územního řízení** o umístění určité stavby, která může být zdrojem těchto negativních vlivů. To lze dovodit také z ustanovení § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, podle něhož stavební úřad v územním řízení posuzuje, zda je záměr žadatele také v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů, tedy včetně zákona o životním prostředí, zákona o ovzduší či zákona o ochraně veřejného zdraví.

Obdobný závěr vyslovil také Nejvyšší správní soud v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. j. 1 Ao 7/2011–526, v němž uvedl, že *„stavební úřad totiž není v územním řízení oprávněn umístit stavbu, v důsledku jejíhož provozu by v daném území došlo k překročení imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku“* (bod 105. rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011–526) a že *„posuzování imisních limitů znečištění ovzduší a nejvyšších přípustných hodnot hluku má své místo především v územním řízení v rámci realizace konkrétního záměru.“* (bod 551. rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011–526).

Záměr přitom bude zdrojem významných negativních vlivů na životní prostředí. Zároveň bude SOKP 511 ovlivňovat kromě území, do něhož má být umístěn také území navazující (území Horních a Dolních Počernic a Černého Mostu). Černý Most je přitom již

nyní negativně ovlivněno dopravou na úseku SOKP 510 a výstavbou SOKP 511 dojde k propojení těchto úseků a dalšímu zásadnímu nárůstu dopravy.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je patrné, že negativní vlivy spojené se záměrem **nebyly řádně popsány a vyhodnoceny**. V dokumentaci předložené stavebníkem pak byly **významně podhodnoceny a bagatelizovány**. Přitom již v současnosti dochází v předmětném území k překračování závazných hygienických limitů hluku a imisních limitů pro znečištění ovzduší. Již nyní tedy v tomto území existuje nezákonný stav, který **nesmí být dále zhoršován**, neboť by se jednalo o rozpor s výše uvedeným zákazem zatěžování území nad přípustnou míru.

Odvolatel tedy shrnuje, že v rámci DÚR nebylo prokázáno dodržení limitů stanovených na ochranu lidského zdraví z hlediska hluku a znečištění ovzduší, v důsledku čehož je záměr v rozporu s ustanovením § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona a § 11 a 12 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

10. Věcně nesprávná vyjádření dotčených orgánů státní správy

Hygienická stanice hl. m. Prahy ve svém vyjádření ze dne 16. 3. 2020, č. j. HSHMP 03907/2020 (dále jen „**vyjádření HSHMP**“) uvádí, že „*výpočty provedené v rámci AKS pro EIA zpracované společností EKOLA group, spol. s r.o. v únoru 2017 a pro účely územního řízení zpracované společností EKOLA group, spol. s r.o. v srpnu 2018 predikují dodržení hygienických limitů hluku.*“ Předložené akustické posouzení se pak zabývá pouze hodnocením změn záměru pro účely vydání závazného stanoviska dle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., nezabývá se však záměrem jako celkem, jedná se o ucelenou akustickou studii pro územní řízení.

Vyjádření HSHMP konstatuje, že „*výpočty akustické situace jsou založeny na dopravních podkladech zpracovaných společnostmi TSK hlavního města Prahy, a.s. a Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, které standardně dopravní podklady k záměrům realizovaným na území hlavního města Prahy připravují.*“ Vyjádření HSHMP je tak velmi obecné, nekonkrétní a nereaguje tak na vznesené námítky, v tomto případě poddimenzované odhady intenzity dopravy, které pak mají i vliv na akustickou a rozptylovou studii.

Obdobně také vyjádření odboru životního prostředí a zemědělství, Krajského úřadu Středočeského kraje ze dne 17. 2. 2020, č.j.: 014424/2020/KUSK cituje podmínky stanoviska EIA bez toho, aby se blíže zabývalo podstatou vznesených námitek.

Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 19. 2. 2020, č.j. MHMP 226211/2020 pak odkazuje na vydaná závazná stanoviska a jejich odůvodnění. Toto vyjádření se však vůbec nezabývá podstatou vznesených námitek, jako například negativním dotčením přírodní památky Počernický rybník. Vyjádření v tomto ohledu pouze uvádí, že „*přírodní památka*

Počernický rybník se nachází v trase již realizované části Pražského okruhu, pod přemostěním severně od sjezdu v Běchovicích na ulici Českobrodskou. O vlivu předmětné stavby na uvedené zvláště chráněné území platí totéž, co je uvedeno výše – ani v tomto případě s ohledem na stávající provoz na Pražském okruhu nelze dle našeho názoru předpokládat žádné navýšení dopadů na toto zvláště chráněné území. Největším zásahem v souvislosti s Pražským okruhem do této přírodní památky byla stavby již realizovaného přemostění.“ Podle odvolatele se však **nelze spokojit s tvrzením, že do zvláště chráněného území již bylo zcela zásadně zasaženo a další menší zásahy již není nezbytné posuzovat.**

Podle vyjádření č.j. MHMP 226211/2020 dále „územní systém ekologické stability se schvaluje v rámci územního plánu. Ochrana ploch jeho prvků před změnou využívání těchto ploch je zajištěna prostřednictvím územně plánovací dokumentace a územní systém ekologické stability tvoří jeden z limitů využití území. Z hlediska ochrany tohoto systému je proto podstatné posouzení souladu předmětné stavby s územním plánem.“ Samotné vymezení ÚSES v územním plánu ovšem **není způsobilé toto území ochránit** před negativními vlivy užívání sousedních funkčních ploch, již z toho prostého důvodu, že v rámci územního plánování nelze posoudit překročení zákonných limitů pro znečištění (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 1 Ao 7/2011-526).

11. Nedostatky v dokumentaci předložené k územnímu řízení

V rámci územního řízení byla předložena dokumentace pro územní řízení („DÚR“), která ovšem vykazuje řadu nedostatků a nesrovnalostí.

Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby je stanoven vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb. V daném případě byla použita vyhláška ve znění účinném do 31. 12. 2017, neboť dle přechodných ustanovení novely č. 405/2017 Sb. platí, že „*Dokumentace nebo projektová dokumentace zpracovaná podle § 1a až 2, 4 a 5 vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky, a předložená stavebnímu úřadu do 31. prosince 2020, se posuzuje podle dosavadní právní úpravy.*“

Podle § 1a vyhlášky č. 499/2006 Sb. jsou náležitosti dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby stanoveny v příloze č. 1 k této vyhlášce. Podle této přílohy má dokumentace obsahovat následující základní části: A. Průvodní zpráva; B. Souhrnná technická zpráva; C. Situační výkresy; D. Výkresová dokumentace; E. Dokladová část. Průvodní zpráva má pak obsahovat dle A.3 Údaje o území písm. g) také údaje o splnění požadavků dotčených orgánů.

V DÚR předložené stavebníkem průvodní zpráva (09/2018, doplnění květen 2020) nicméně obsahuje v části A.3. g) Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů pouze následující odstavec: „*Požadavky, návrhy změn, nesouhlasy byly shromážděny MŽP ČR při projednávání dokumentace ELA a byly předány stanovenému zpracovateli Posudku. Posudek*

zpracovaný v 08/2017 konstatoval, že vliv záměru na životní prostředí při respektování opatření uvedených v dokumentaci EIA lze hodnotit jako akceptovatelný. Na základě tohoto posudku vydalo MŽP ČR v 11/2017 Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, č. j. MZP/2017/710/1992, které bylo podkladem pro zpracování DÚR splňující všechny požadavky. Podrobně viz STZ kapitola B.6 d).“ Tuto formulaci týkající se toliko závazného stanoviska EIA rozhodně nelze považovat za odpovídající informace o splnění požadavků dotčených orgánů, rovněž takové údaje nelze nalézt ani v kapitole B.6 d) STZ, které se vztahuje pouze ke stanovisku EIA.

Odvolatel v podaných námitkách tvrdil, že průvodní zpráva obsahuje přílohu „*Splnění požadavků dotčených orgánů*“, který již obsahuje soupis stanovisek dotčených orgánů uplatněných k DÚR. Tato příloha je nicméně neúplná, neboť v ní některá stanoviska chybí (nejsou doplněny údaje o jejich datu vydání, č. j. a obsahu), a tedy rovněž chybí i údaje o splnění požadavků dotčených orgánů. Naprostá většina stanovisek a vyjádření je navíc vypořádána konstatováním, že je splněno bez bližšího popisu, jak je splněno, bude řešeno až v rámci stavebního řízení nebo dokonce, že zajistí zhotovitel stavby (viz vypořádání bodu 83).

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*stavební úřad uvádí, že po důkladném přezkoumání rozhodné části dokumentace dospěl k závěru, že DÚR splňuje náležitosti vyhl. č. 499/2006 Sb., když obsahuje vypořádání se s podmínkami dotčených orgánů.*“

Napadené rozhodnutí neuvádí, jak je možné splňovat náležitosti vyhlášky o vypořádání s podmínkami dotčených orgánů, když je část závazných stanovisek ve vypořádání zcela opominuta.

Průvodní zpráva DÚR na str. 22 a násl. popisuje pouze soulad stavby 511 s ZÚR hl. m. Prahy a ÚP hl. m. Prahy. Záměr je nicméně umístěn i ve Středočeském kraji, proto je nezbytné popsat a zohlednit i soulad s územně plánovací dokumentací relevantní pro tento kraj (především ZÚR Středočeského kraje a ÚP Říčany a Nupaky). V opačném případě není splněn požadavek Přílohy č. 1 vyhlášky č. 499/2006 Sb., aby průvodní zpráva obsahovala také údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování.

Dále je nutné upozornit na skutečnost, že DÚR měla být zpracována také v souladu se Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací schválenou Ministerstvem dopravy, srpen 2017. Podle čl. 3 se tato směrnice všeobecně vztahuje na dokumentaci staveb pozemních komunikací v působnosti Ministerstva dopravy, na které se podle stavebního zákona požaduje územní rozhodnutí nebo územní souhlas, stavební povolení nebo ohlášení stavby a kolaudační souhlas. Směrnice se dále v plném znění vztahuje na dokumentaci staveb pro stavby dálnic, silnic I. tříd a veřejně přístupných účelových komunikací, které jsou financovány ze státního rozpočtu, Státního fondu dopravní infrastruktury, půjček a prostředků orgánů a organizací EU.

Dle této směrnice má související dokumentace pro územní řízení obsahovat také hlukovou studii a rozptylovou (exhalační) studii. Hluková studie má být zpracována v souladu

s příslušnou platnou vyhláškou, resortním Metodickým pokynem a požadavky kapitoly 11 TKP-D a její součástí má být návrh technických opatření k eliminaci nepříznivých vlivů budoucí dopravy na okolní zástavbu. Rozptylová studie má být zpracována v souladu s platnými legislativními předpisy (kapitola 11 TKP-D). Dle odvolatele ovšem DÚR předložená stavebníkem uvedenou hlukovou a rozptylovou studii neobsahuje, neboť DÚR se odvolává tolika na studie, které byly součástí dokumentace EIA zpracované v únoru 2017. Dále byly zpracovány tolika studie týkající se změn technického řešení záměru jako podklad pro stanovisko dle § 9a odst. 6 zákona EIA, které ovšem nehodnotí záměr jako celek. Z tohoto důvodu má účastník řízení za to, že uvedené požadavky směrnice splněny nebyly.

Dále účastník řízení namítá následující nedostatky příloh DÚR:

Příloha D 2.3.1.a Charakteristické příčné řezy

1. Počátek stavby SOKP 511 je v km 63,920. Účastník požaduje doplnění příčného řezu v počátku stavby, tedy v tomto staničení. Do dnešního dne nebyla předložena část SOKP 510, zkapacitnění mostu přes Počernický rybník. Pokud nebude dořešeno šířkové uspořádání mostu nelze souhlasit s umístěním SOKP 511. V současné době je na mostě 15,000 m mezi svodidly v každém směru oproti nutnými 16,500 m dle ČSN 736101 a dodržení šířek jízdních pruhů a vzdálenosti od svodidel dle Vzorových příčných řezů v této projektové dokumentaci.
2. Charakteristické příčné řezy jsou po 100 m a začínají v km 64,200, proto účastník požaduje doplnění řezů v km 64,000 a 64,100.

Objekty řady D 4 (Mosty, zdi, propustky)

1. D 4.5-SO 205 - Není vyznačen směr podcházející komunikace.
2. D 4.6-SO211 a D 4.13-SO226 – Účastník upozorňuje, že konstrukce mostů není v příčném směru tuhá na kroucení a při daných délkách konstrukcí a mezilehlých podporách s jedním centrálním ložiskem může dojít k příčným deformacím (naklánění mostu) při jednostranném nahodilém zatížení mostu. Může dojít i k příčným vibracím. Správnost navrženého řešení je nutno doložit statickým výpočtem.
3. D 4.25 SO 261, D 4.27 SO 263 a D 4.29 SO 265 - Za výtokem z propustku je vodoteč v oblouku, oblouk vodoteče a část za obloukem nutno zpevnit, mohlo by dojít k vymílání vodoteče.

Objekty řady D 5 (Tunely)

1. V tunelech by mělo být osvětlení, ve vzorových příčných řezech není vyznačeno.
2. V tunelech by měly být únikové východy, v projektové dokumentaci jsou pouze SOS výklenky.

Označování směrů hlavní komunikace by mělo být konzistentní, buď D1-D0 510, anebo D1-Běchovice.

DÚR dále obsahuje rozpory ohledně údajů o objemu zeminy. V souhrnné technické zprávě v kapitole B.2.1.7 Zemní práce se uvádí celkové množství výkopů 2.600.000 m³; celkové množství násypů 1.800.000 m³ a přebytek zeminy 800.000 m³. Naproti tomu na str. 31 průvodní zprávy se uvádí u zemních prací (včetně protihlukových opatření) následující údaje: výkopy 3.143.404 m³ a násypy 2.501.830 m³.

Odvolatel dále namítá nesrovnalosti mezi popisem umístěvaného záměru v rámci Přílohy č. 2 - Seznam stavebních objektů k oznámení o zahájení územního řízení pro stavbu SOKP 511, výčtem jednotlivých stavebních objektů v rámci souhrnné technické zprávy DÚR a rozhodnutím.

Ze srovnání obou dokumentů je zřejmé, že některé stavební objekty uvedené v jednom dokumentu chybí v dokumentu druhém a obráceně, některé objekty jsou také nesprávně označené. Příkladem lze uvést objekty SO 107.1, 107.2, 108.1, 108.2 – únikové zóny, dopravní plochy zpevněné, které jsou v oznámení o zahájení územního řízení, ale již nikoliv v napadeném rozhodnutí.

Dle účastníka řízení zakládají výše uvedené nesrovnalosti v projektové dokumentaci a v oznámení o zahájení řízení pochybnosti o tom, jaký přesně záměr a v jaké podobě je vlastně předmětem daného řízení. S ohledem na to se jedná o zcela zásadní nedostatek, který musí být odstraněn, jinak nelze v územním řízení dále pokračovat.

12. Věcně nesprávná a nezákonná závazná stanoviska

Stavební úřad vyzval dne 2. 3. 2020 k vzájemné součinnosti některé orgány ochrany přírody a krajiny ve věci nezákonných závazných stanovisek ke kácení dřevin rostoucích mimo les. Některé z těchto orgánů pak v rozporu s ustanovením § 4 odst. 4 stavebního zákona (Dotčený orgán je vázán svým předchozím stanoviskem nebo závazným stanoviskem.) vydaly nová závazná stanoviska, která se liší i svým obsahem (například upuštěním od uložení náhradní výsadby).

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Pokud je namítán nezákonný postup orgánů ochrany přírody a krajiny při vydávání nového zákonného stanoviska ke kácení, je stavební úřad toho názoru, že postup dotčených orgánů byl právně konformní, když je nutné konstatovat, že zákonný požadavek na zachování kontinuity dle § 4 odst. 4 stavebního zákona nelze předřadit před zásadu zákonnosti a materiální pravdy. Současně platí, že věcným adresátem závazného stanoviska je stavební úřad, který jeho závěry následně prostřednictvím tohoto rozhodnutí adresuje třetím osobám.*“

Odvolatel s výše uvedenou argumentací nesouhlasí.

Úřad Městské části Praha – Dubeč byl vyzván k součinnosti z důvodu neurčitosti podmínek náhradní výsadby. Úřad vydal závazné stanovisko ke kácení, č.j. 00290/2020

MCPDUB/2 ze dne 20.5.2020, ve kterém však od podmínky náhradní výsadby zcela upustil s odůvodněním: „*neboť přihlédl k tomu, že součástí projektu silničního okruhu je i rozsáhlá výsadba pásů izolační zeleně kolem komunikace.*“ Úřad přitom původně v závazném stanovisku požadoval výsadbu zeleně i v tzv. izolačních zelených pásích přislíbených Radou hl. m. Prahy v usnesení č. 2315 ze dne 30. 8. 2018. Izolační zelené pásy přislíbené Radou hl. m. Prahy nejsou součástí tohoto řízení a nejsou ani závazně schváleny v jiném řízení. Obdobná platí i pro závazné stanovisko Úřadu Městské části Praha – Kolovraty vydal, zn. CJ 0908/2020 MCKOLOVRATY ze dne 15.6.2020.

Není zřejmé, jak omezení náhradní výsadby může přispět k dodržení zásady zákonnosti a materiální pravdy. Naopak z výše popsaného postupu lze usuzovat, že ukládaná náhradní výsadba není přiměřená ve smyslu požadavku ustanovení § 9 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny.

13. Nedostatek pravomoci stavebního úřadu a nesprávné vymezení předmětu řízení

Odvolatel v námitkách tvrdil, že stavební objekty SO 190.2 – Portály pro dopravní značení ŘSD, SO 191.2 Portály pro dopravní značení ŘSD I/12 musí být umístěny napadeným rozhodnutím a Úřad městské části Praha 22 k jejich umístění nemá pravomoc.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Nad rámeček bodu [153] stavební úřad uvádí, že dle ustanovení § 79 odst. 3 stavebního zákona se výjimky dle § 79 odst. 2 stavebního zákona nevztahují na záměry, pro které je vyžadováno závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Stavební úřad je toho názoru, že předmětné ustanovení je nezbytné vykládat tak, že podmínku dle § 79 odst. 3 (tedy vyžadování závazného stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí) musí splňovat daná stavba ve smyslu definice § 2 stavebního zákona (nutno rozlišovat od souboru staveb), tedy v daném případě SO 190.2 a SO 191.2 samostatně. Tomu tak v daném případě však není. Uvedený závěr stavebního úřadu odpovídá seznamu stavebních objektů, jež nevyžadují umístění, jak jsou uvedeny v předmětné části odůvodnění tohoto rozhodnutí (str. 52).*“

Odvolatel tvrdí, že tato argumentace je nesprávná. Ustanovení § 79 odst. 3 stavebního zákona uvádí: „*Ustanovení odstavce 2 se nevztahuje na záměry, pro které je vyžadováno závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.*“ Text výjimky tedy odkazuje na záměr v rozsahu posuzování vlivů na životní prostředí, tj. na soubor stavebních objektů a nikoliv pouze jednotlivou stavbu.

Ustanovení § 79 odst. 2 stavebního zákona navíc uvádí výčet staveb, které ze své podstaty (kombinace funkce a rozsahu) nejsou způsobilé k posuzování vlivů na životní prostředí. Pokud by bylo ustanovení § 79 odst. 3 stavebního zákona vykládáno ve smyslu napadeného rozhodnutí, bylo by v praxi zcela nevyužívané.

Odvolatel proto tvrdí, že výše uvedené stavební objekty měly být umístěny napadeným rozhodnutím.

Odvolatel dále tvrdí, že stavební úřad k umístění těchto stavebních objektů nebyl příslušný (viz opatření Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 21. 2. 2018, č.j. MMR-6584/2018-83/404, které výslovně uvádí, že tento stavební úřad není příslušným pro světelná signalizační zařízení a nosné konstrukce pro dopravně informační systémy a dopravní značení).

14. Námitka podjatosti

Odvolatel tímto uplatňuje námitku podjatosti podle § 14 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)

- starosty městské části a úřadu městské části
- primátora hl. m. Prahy a Magistrátu hl. m. Prahy

Podjatost odvolatel namítá v řízení o umístění stavby i v odvolacím řízení.

Na úvod žadatel předestírá, že pro řešení otázky podjatosti úředních osob při rozhodování orgánů územně samosprávných celků je směrodatné **rozhodnutí rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu** (dále jen „NSS“) **ze dne 20. 11. 2012, č.j. 1 As 89/2010 – 119:** *„Rozhoduje-li orgán územního samosprávného celku ve správním řízení ve věci, která se týká zájmu tohoto územního samosprávného celku, je důvodem pochyb o nepodjatosti úřední osoby dle § 14 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, její zaměstnanecký poměr k územnímu samosprávnému celku tehdy, je-li z povahy věci či jiných okolností patrné podezření, že v důsledku tohoto zaměstnaneckého poměru by mohl být její postoj k věci ovlivněn i jinými než zákonnými hledisky.“*

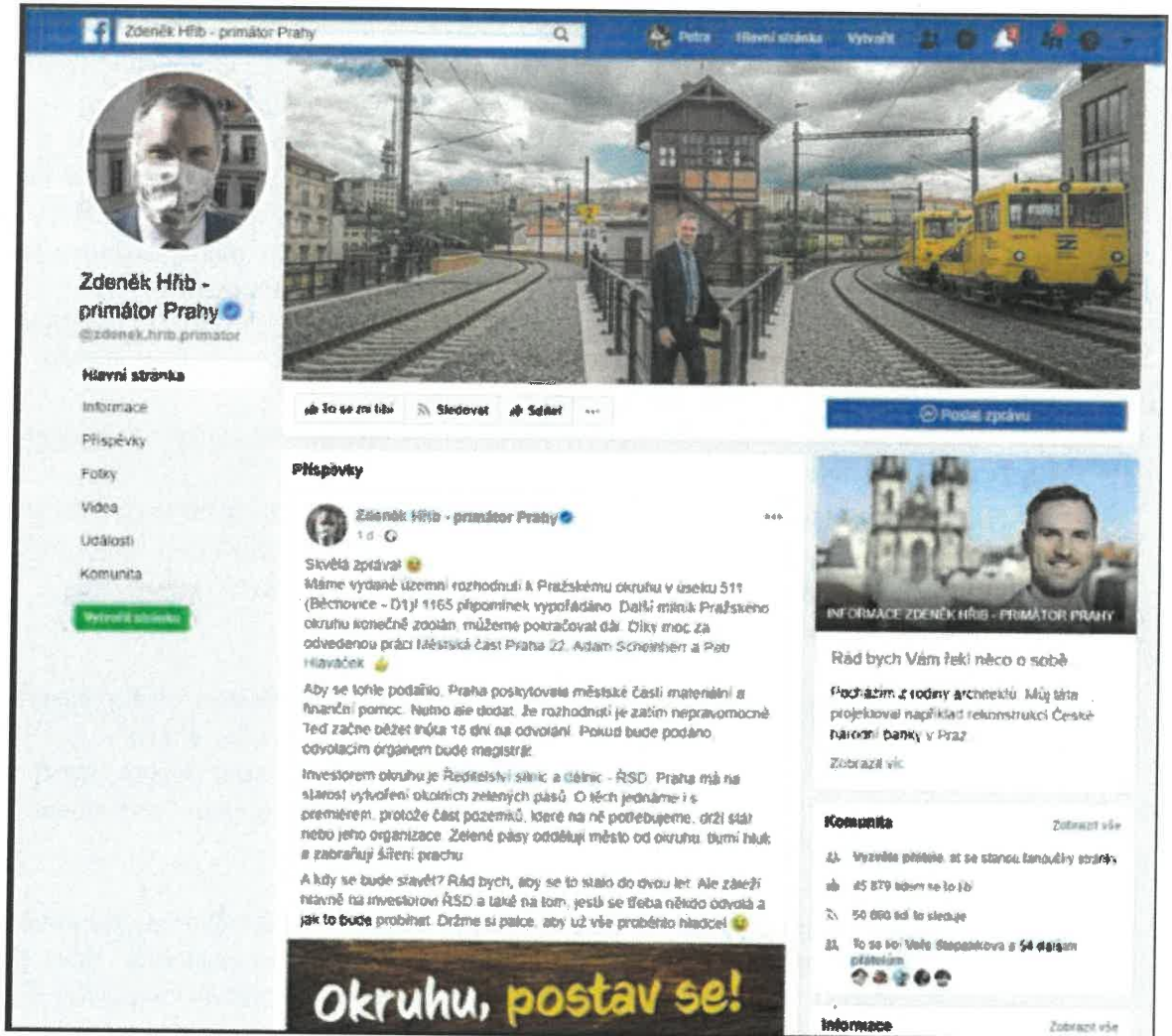
V návaznosti na usnesení rozšířeného senátu vydaný rozsudek NSS ze dne 30. 1. 2013, č. j. 1 As 89/2010 - 152 uvádí: *„Pochybnosti o nepodjatosti úředních osob orgánu územního samosprávného celku (§ 14 odst. 1 správního řádu z roku 2004) ve správním řízení ve věci, která se týká zájmu tohoto územního samosprávného celku, může za určitých okolností vyvolat již jen samotný politický význam či kontroverznost určité stavby, v souvislosti s níž se dané správní řízení vede, aniž by účastník správního řízení musel uvádět nějaké konkrétní skutečnosti, které by relevantním způsobem svědčily o politické „citlivosti“ věci. Přitom je však třeba rozlišovat mezi různými řízeními týkajícími se takové stavby, politická „citlivost“ zpravidla nebude z povahy věci zřejmá ve všech těchto řízeních.“*

Skutečnost, že citované závěry soudů jsou stále platné a aktuální, opírá žadatel o publikované závěry soudce Nejvyššího správního soudu JUDr. Mgr. Ivo Pospíšila, Ph.D. (veřejně dostupné zde: <https://www.pravniprostor.cz/clanky/spravni-pravo/systemova-podjatost-v-judikature-nejvyssiho-spravniho-soudu>) ze dne 28. 11. 2019 a analogicky o rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 3. dubna 2019 ve věci sp. zn. 2 As 151/2018.

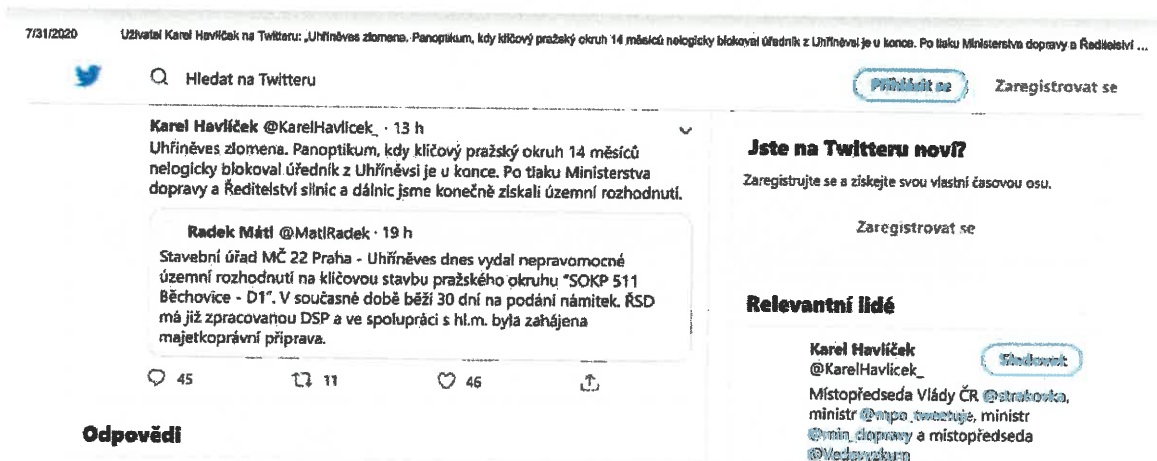
V předmětné věci je dáno důvodné podezření, že v důsledku zaměstnaneckého poměru zaměstnanců úřadu by mohl být jejich postoj k věci ovlivněn i jinými než zákonnými hledisky.

Úřad je povinen vést správní řízení v souladu s principy dobré správy a vůči účastníkům řízení postupovat nezávisle. Jeho postup je odůvodnitelný pouze platnou právní úpravou. V posuzovaném případě se ovšem z postupu stavebního úřadu jeví, že je významně ovlivněn stanovisky hl. m. Prahy, byť toto nemá oporu v platných právních předpisech.

MUDr. Zdeněk Hřib, primátor hl. m. Prahy, zveřejnil na svém facebookovém účtu dne 30. 7. 2020 příspěvek, ve kterém uvádí: „*Skvělá zpráva! Máme vydané územní rozhodnutí k Pražskému okruhu v úseku 511 (Běchovice - D1)! ... Aby se tohle podařilo, Praha poskytovala městské části materiální a finanční pomoc. A kdy se bude stavět? Rád bych, aby se to stalo do dvou let. Ale záleží hlavně na investorovi ŘSD a také na tom, jestli se třeba někdo odvolá a jak to bude probíhat. Držme si palce, aby už vše proběhlo hladce!*” (veřejně dostupné zde: <https://www.facebook.com/zdenek.hrrib.primator/photos/a.302534390356236/646880572588281/?type=3&theater>).



Ministr dopravy na svém twitterovém účtu uvedl: „Uhříněves zlomena. Panoptikum, kdy klíčový pražský okruh 14 měsíců nelogicky blokoval úředník z Uhříněvsi je u konce. Po tlaku Ministerstva dopravy a Ředitelství silnic a dálnic jsme konečně získali územní rozhodnutí.“



Odvolatel tvrdí, že i přes zkratku a nadsázku v komunikaci směrem k veřejnosti je zjevné, že byl na stavební úřad vykonáván tlak ze strany stavebníka a Ministerstva dopravy a že hl. m. Praha jako obec s odvolacím úřadem má zájem na výsledku řízení.

Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo dne 19. 3. 2020 usnesení č. 15/14 k návrhu Memoranda o spolupráci na urychlení přípravy a realizace významných dopravních staveb na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Stranou tohoto memoranda je i stavebník – ŘSD (veřejně dostupné zde: <http://zastupitelstvo.praha.eu/ina/tedusndetail.aspx?par=230012071079074035025012089079074035022012086079074035023012083079074035023&id=596976>). V memorandu stojí:

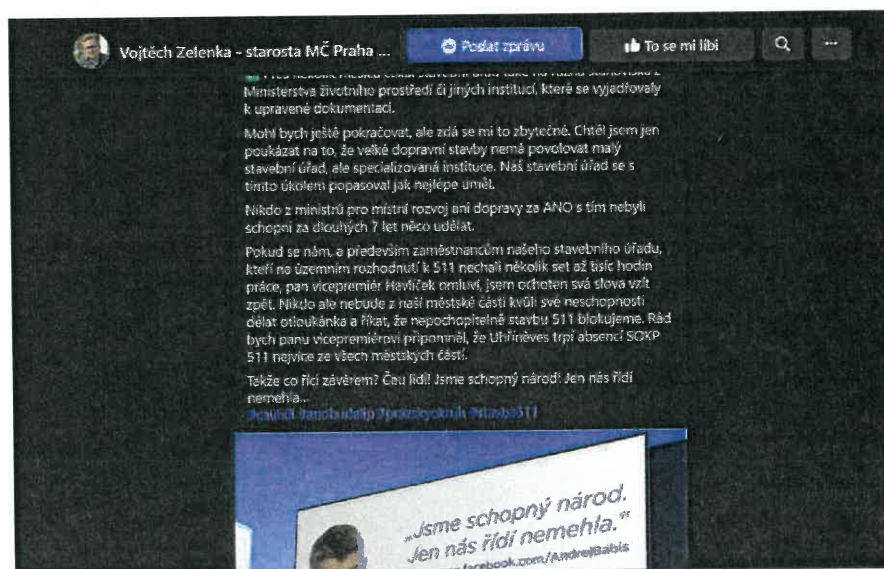
„Zúčastněné strany mají zájem spolupracovat zejména v:

b) úzké koordinaci mezi Ministerstvem dopravy, Prahou, Středočeským krajem a ŘSD s cílem:

- urychlení investorské přípravy a následné realizace všech chybějících částí dálnice D0, jmenovitě staveb 511 (včetně přeložky silnice I/12 Běchovice - Úvaly), 518, 519 a 520 a případného zkapacitnění již zprovozněných staveb dálnice D0, jmenovitě staveb 515, 510,..“

Podpora stavby 511 je uvedena i v programovém prohlášení zastupitelstva hl. m. Prahy: „Naší klíčovou prioritou je vybudování Pražského okruhu. Budeme pokračovat v přípravě stavby 511 (Běchovice–dálnice D1) a vyvineme úsilí, aby dopady stavby 511 na místní obyvatele byly co nejmenší...“ (veřejně dostupné zde: https://www.praha.eu/file/2892031/programove_prohlaseni.pdf).

I samotný starosta Prahy 22 veřejně podporuje tuto stavbu, neboť se domnívá, že jeho MČ bez ní trpí. Odvolatel cituje z jeho vyjádření na Facebooku dne 1.8.2020: „Nikdo ale nebude z naší městské části kvůli své neschopnosti dělat omloukánka a říkat, že nepochopitelně stavbu 511 blokujeme. Rád bych panu vicepremiérovi připomněl, že Uhřetěves trpí absencí SOKP 511 nejvíce ze všech městských částí.“ (veřejně dostupné zde: <https://www.facebook.com/starostaprahy22/photos/a.1890693424300354/3178350042201346/?type=3&theater>).



Na základě výše uvedených důvodů a ve světle závěrů rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 11. 2012, čj. 1 As 89/2010 – 119 o tzv. systémové podjatosti úředních osob, **žadatel namítá systémovou podjatost** výše uvedených oprávněných úředních osob a požaduje jejich vyloučení ze všech úkonů v předmětném správním řízení.

Žadatel dále žádá o uplatnění postupu podle ust. **§ 14 odst. 4 správního řádu a ust. § 131 odst. 4 správního řádu**, podle kterého nadřízený správní orgán usnesením pověří k projednání a rozhodnutí ve věci jiný věcně příslušný podřízený správní orgán ve svém správním obvodu.

Žadatel navrhuje, aby pro podjatost celého stavebního úřadu Prahy 22 a Magistrátu hl. m. Prahy pověřilo Ministerstvo pro místní rozvoj dalším vedením řízení jiný správní orgán.

15. Chybějící vyjádření k některým podkladům

Stavebník předložil průvodní zprávu – splnění požadavků dotčených orgánů. V tomto dokumentu chybí vyjádření k následujícím podkladům:

Cetin, a.s. ze dne 21.5.2020, č.j. 642496/20 - dojde ke styku
ČD Telematika, a.s. ze dne 25.5.2020, č.j. 044782020-O – dojde ke styku
ČEPS, a.s., ze dne 21.5.2018 (prodloužena platnost), č.j. 617/a/18/Koc/Ro/5-
podmínky
Dial Telecom ,a.s. ze dne 20.5.2020, č.j. CR794997
MÚ Říčany OŽPaD ze dne 6.1.2020, č.j. UMCP21/18456/2019/OZPD/Sla
MÚ Říčany vodoprávní úřad 19.2.2020, č.j. 34256/2020-MURI/OVÚ/726
MHMP OOP, ze dne 2.3.2020, č.j. 369582/2020
1.Sčv, ze dne 12.6.2020, č.j. TÚŘ/O20800070385/20
T-Mobile . a.s., ze dne 21.5.2020, č.j. E21736/20

16. Nezhlednění připomínek správců sítí

Dial – Telecom, a.s. ve svém vyjádření ze dne 20. 5. 2020, zn.: CR794997 uvádí:
„Připomínky k projektové dokumentaci ve stupni územního řízení:

1) Změna navrhované trasy č. přílohy: D.7.6.2.2 viz příloha

2) Před započítím prací nutno uzavřít smlouvu o přeložkách a zpracovat realizační dokumentaci“

Z předloženého spisu není zřejmý obsah zmiňované přílohy a není ani zřejmé, zda skutečně došlo k úpravě trasy dle požadavků vlastníka sítí.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Je-li namítána nedostatečnost podkladů z důvodu nezohlednění připomínek správců sítí, stavební úřad dospěl k závěru, že DÚR je v tomto ohledu zpracována řádně a v souladu s vyhl.č. 499/2006 Sb.*“ Napadené rozhodnutí tedy neuvádí, za je příloha skutečně obsahem spisu a stavební úřad posoudil úpravu trasy dle požadavků vlastníka sítí či nikoliv.

Vyjádření Net4Gas ze dne 29.6.2018, č.j.: 4834/18/OVP/Z v podmínce č. 4 požaduje uzavření smlouvy a doložení dle §86 stavebního zákona, v podmínce č.9 nesouhlasí s ukončením metalického kabelu v místě na začátku a na konci přeložky. Z předložené projektové dokumentace není zřejmé, jak jsou tyto podmínky splněny.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Pokud je namítána nedostatečnost podkladů z důvodu absence uzavření a doložení smluv dle § 86 odst. 2 písm. d) stavebního zákona, poukazuje stavební úřad na skutečnost, že toto řízení je vedeno dle zákona č. 416/2009 Sb., přičemž ten ve svém ust. § 2g obsahuje zvláštní právní úpravu ohledně podmínek provádění přeložek technické infrastruktury při absenci jiné dohody mezi stavebníkem dopravní infrastruktury (ve smyslu zákona č. 416/2009 Sb.) a vlastníkem, provozovatelem nebo správcem („kolizní“) dopravní nebo technické infrastruktury. Jelikož taková jiná dohoda stavebnímu úřadu předložena nebyla, postupoval stavební úřad v souladu se zněním a smyslem příslušných ustanoveních zákona č. 416/2009 Sb. a stavebního zákona.*“

Odvolatel k tomu uvádí. Ustanovení § 86 stavebního zákona upravuje náležitosti žádosti stavebníka. Ustanovení § 2g zákona o urychlení výstavby dopravní a technické infrastruktury upravuje specifickou situaci vybudování přeložky infrastruktury, ale neupravuje nijak náležitosti žádosti.

17. Doplnění podkladů po lhůtě k vyjádření

Stavebník doplnil žádost dne 14.7.2020, tj. až po vydání oznámení č. j. P22 6430/2020 OV 04, sp. zn. MC22 1491/2018 OV 04, o shromáždění podkladů k posouzení záměru a možnosti se s nimi seznámit a vyjádřit žádost.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Uvedená stanoviska potvrzují stanoviska již dříve vydaná, která byla součástí spisu, nevyžadují úpravu záměru a nemají vliv na práva třetích osob, proto nebylo nutné o jejich doplnění vyrozumět účastníky řízení. Doplnění bylo podáno v době před vydáním rozhodnutí, ve které stavební úřad umožnil účastníkům řízení nahlížení do spisu (viz opatření č.j. P22 6430/2020 OV 04 ze dne 22.6.2020).*“

Odvolatel tvrdí, že rozhodnutím uváděné důvody nejsou zákonnou výjimkou z práva účastníka řízení seznámit se s podklady rozhodnutí. Účastník by tak například neměl možnost poukazovat na nesprávnost vyjádření správce sítí, pokud by došlo ke změně místních poměrů (například změna vedení sítí pro kterou by síť byla zasažena stavbou a účastník řízení tuto síť ve své domácnosti využívá).

Odvolaatel tvrdí, že důvodem pro zákonnost postupu nemůže být ani skutečnost, že podklady byly doplněny ještě ve lhůtě pro seznámení se k nimi. Účastník řízení musí mít jistotu, že při nahlížení do spisu v jakýkoliv den po oznámení o shromáždění podkladů bude již spis kompletní a nebude dále doplňován. Nelze po účastníku řízení požadovat, aby se seznámil s obsahem spisu až poslední den lhůty a ten stejný den připravil svoji vyjádření k doplněným podkladům.

18. Neaktuální závazná stanoviska dotčených orgánů a vyjádření správců sítí z důvodu uplynutí jejich platnosti

Část podkladů předložených stavebníkem k žádosti **již pozbyla platnosti**. Jedná se například o:

Lesy ČR č.j. LCR954/002251/2018, ze dne 30.5.2018

Povinností žadatele je přitom splňovat po celou dobu řízení podmínky pro vydání rozhodnutí, zejm. podle ustanovení § 86 odst. 2 písm. c) stavebního zákona, tj. mít všechna podkladová stanoviska a vyjádření platná. Akceptace zastaralých stanovisek a vyjádření je také v rozporu se smyslem časového omezení platnosti.

19. Neodůvodněná závazná stanoviska dotčených orgánů

Podle ustanovení § 149 odst. 2 správního řádu obsahuje závazné stanovisko závaznou část a odůvodnění. Odůvodnění závazného stanovisko je přitom klíčové z pohledu jeho přezkoumatelnosti. Některá závazná stanoviska předložená v rámci DÚR ovšem odůvodnění neobsahují a jsou tedy nepřezkoumatelná.

Závazné stanovisko MV – generálního ředitelství HZS ČR ze dne 7. 2. 2020, č.j.: MV – 5725 – 7/PO- PRE-2020 je **bez bližšího odůvodnění** a pouze odkazuje na posuzovanou dokumentaci a konstatuje, že splňuje požadavky vyhlášky.

Závazné stanovisko Úřadu pro civilní letectví ze dne 20. 2. 2018, č.j.: 001819-18-701 je zcela bez odůvodnění.

Závazné stanovisko drážního úřadu, č.j. DUCR-49471/18/Kr je bez odůvodnění.

Závazné stanovisko odboru ochrany životního prostředí a dopravy, MČ Praha 21 ze dne 6.1.2020, č.j. UMCP21/18456/2019/OZPD/Slá, bod č. 3 je zcela bez odůvodnění.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Pokud je namítána nedostatečnost podkladů pro vydání rozhodnutí z důvodu nedostatečného či absentujícího odůvodnění, uvádí stavební úřad, že závazná stanoviska jsou odůvodněna v takovém rozsahu, aby mohly tvořit podklad pro vydání tohoto rozhodnutí, když uvádějí důvody, pro které bylo závazné stanovisko vydáno.*“

Odvolaatel tvrdí, že napadené rozhodnutí nedostatečně reflektuje obsáhlou judikaturu správních soudů k požadavkům na odůvodnění závazných stanovisek a setrvává na své argumentaci, že výše uvedená závazná stanoviska jsou nedostatečně odůvodněná.

20. Odnětí ze zemědělského půdního fondu

Závazné stanovisko MŽP, ze dne 23. 1. 2019 č.j. MZP/2019/610/84 uvádí předpokládané objemy skrývky zemin, a to svrchních kulturních vrstev i hlouběji uložených zúrodnění schopných vrstev, v trvalém i dočasném záboru. Závazné stanovisko současně schvaluje i předložený plán rekultivace dočasně odňaté zemědělské půdy.

Závazné stanovisko povoluje odnětí cca 179,000 ha zemědělské půdy pouze s odůvodněním, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu. Závazné stanovisko například vůbec neposuzuje a nezdůvodňuje dostatečnost plánu rekultivace.

21. Nesprávně vymezené pozemky v závazném stanovisku

Závazné stanovisko MHMP OPP, ze dne 17.2.2020 č.j. MHMP č.j.: 287504/2020 nesprávně vymezuje pozemky, ke kterým se vztahuje. Konkrétně se jedná o:

- k.ú. Dubeč ve stanovisku MHMP OPP chybí pozemky parcelní číslo: 1539/29,1539/33,1539/34, 1539/35, 1539/37, 1539/38, 1539/40,1539/41,1539/58,1539/59
- k.ú. Dubeč: územní rozhodnutí uvádí pozemek parc. č. 1581/11; MHMP OPP uvádí parc. č. 1581/1
- k.ú. Hájek u Uhříněvsi: územní rozhodnutí uvádí pozemek parc. č. 68/1; MHMP OPP uvádí parc. č. 98/1;
- k.ú. Hájek u Uhříněvsi: územní rozhodnutí uvádí pozemek parc. č. 68/26; MHMP OPP uvádí parc. č. 68/36; místo pozemku 226/6 má MHMP OPP uvedeno 336/6; místo pozemku 226/43 – má MHMP OPP uvedeno 226/4
- k.ú. Kolovraty: místo pozemku 813/22 - má MHMP OPP 813/2; místo pozemku 819/18 - má MHMP OPP 81/18
- k.ú. Královice: místo pozemku 379/10 má MHMP OPP uvedeno 379/1

22. Neaktuální závazná stanoviska dotčených orgánů

Dle ustanovení § 86 odst. 2 stavebního zákona: „K žádosti o vydání územního rozhodnutí žadatel připojí

b) závazná stanoviska, popřípadě rozhodnutí dotčených orgánů nebo jiné doklady

podle zvláštních právních předpisů, nevydává-li se koordinované závazné stanovisko podle § 4 odst. 7 nebo o závazné stanovisko vydávané správním orgánem, který je příslušný vydat územní rozhodnutí,

c) stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem,“.

Verze DUR předložená v rámci žádosti o vydání územního rozhodnutí je datována ze září 2018. Doplněním ze dne 5. 11. 2019 předložil stavebník revidovanou Průvodní zprávu, Souhrnnou technickou zprávu, Koordinační situace díly 1-5 (vše revize 10/2019 se soupisem změn obsaženým v bodě A.6 Průvodní zprávy) a dále předložil další podklady (Akustické posouzení pro DÚR – 08/2018, Rozptylová studie (Podklad pro dokumentaci k územnímu rozhodnutí) – 06/2018, Opatření na minimalizaci nepříznivých vlivů stavby na ovzduší - 08/2018). Nejaktuálnější souhrnná a průvodní zpráva má datum 09/2018, doplněno 05/2020.

Původní a doplněné zprávy se liší mimo jiné v následujícím:

Přidané objekty:

SO 148

SO 149

SO 433.11

SO 433.12

SO 440.1

SO 440.2

SO 440.3

SO 455.3

SO 676

SO 677

SO 841

SO 842

SO 843

Změna čísla objektu

SO 453 na SO 454

SO 764 na SO 840

Zrušené objekty

SO 432.4

Změněny byly celé popisy objektů v souhrnné technické zprávě, např. SO 401, 403.2, text v bodu B.3.1 připojení na technickou infrastrukturu – zásobování vodou, poznámka pod tabulkou 36, popis vlivů na krajinu – zvláště chráněná území na str. 275 STZ, vlivy na ÚSES na str. 276, 277, 278

Doplněno bylo vyčíslení plochy trvalého a dočasného záboru zemědělské půdní plochy na str. 17 STZ, rozměry objektů DUN na str. 21 a následujících, popis příjezdových a odjezdových tras na stavenišťe na str. 287, bilance zemních prací na str. 281 STZ, objem materiálů na gabionové zdi, objem skryvky omice na str. 292 STZ, popis stavebních objektů SO 171, SO 148, SO 149, SO 301, SO 410.1, SO 410.2, SO 410.3, SO 410.4, 410. 5, SO 423, SO 432.2, SO 455.2,

Změněna byla celková délka hlavní trasy pozemní komunikace, a to z 12 637 na 12650 metrů.

Výše popsané změny například navyšují bilanci zemních prací (z 2 400 000 m³ na 3 143 404 m³) a v té souvislosti i počet převozu nákladními automobily z 1800 na 2500. Dalších 12 000 nákladních aut je nově alokováno pro dovoz materiálu na gabionové zdi.

Prohlášení spol. SATRA spol. s.r.o. ze dne 5. 3. 2020 pak ověřuje shodu dokumentace z 4/2018 a 9/2018, prohlášení vůbec nezmiňuje revizi z 10/2019, či o revizi 05/2020.

Závazná stanoviska a vyjádření z roku 2018 a 2019 se proto nemohou vyjadřovat k aktuální verzi projektové dokumentace. Namátkou se jedná o následující:

Závazné stanovisko Ministerstva dopravy ČR, odbor infrastruktury a územního plánování č.j. 364/2018-910-IPK/2 ze dne 27.6.2018 (potvrzeno dne 18.12.2019)

Závazné stanovisko Ministerstva vnitra ČR, odbor bezpečnostní politiky, oddělení obecní policie, zbraní a dopravního inženýrství, č.j. MV-69448-3/OBP-2018 ze dne 10.7.2018,

Závazná stanoviska Ministerstva životního prostředí ČR, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, č.j. MZP/2017/710/1992 ze dne 23.11.2017, č.j. MŽP/2018/710/1231 ze dne 14.8.2018, č.j. MZP/2018/710/3055 ze dne 24.6.2019

Souhlas k odnětí půdy ze ZPF Ministerstva životního prostředí ČR, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, č.j. MZP/2019/610/84 ze dne 23.1.2019,

Povolení výjimky ze zákazů dle § 50 odst. 2 ZOPK Krajského úřadu Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, č.j. 053489/2018/KUSK ze dne 6.6.2018 v právní moci dne 29.6.2018

Vyjádření městského úřadu v Říčanech, odboru územního plánování a regionálního rozvoje, č.j. 12225/2018-MURI/OUPRR/271 ze dne 28.2.2018

Povolení městského úřadu v Říčanech, odbor správních agend a dopravy, č.j. 210246/2018-MURI/OSAD ze dne 21.12.2018, č.j. 85637/2018-MURI/OSAD ze dne 8.11.2018

Výjimka Magistrátu hlavního města Prahy (MHMP), odbor ochrany prostředí, č.j. MHMP 1111986/2018 ze dne 23.7.2018, č.j. MHMP 1080135/2018 ze dne 18.7.2018

Povolení Magistrátu hlavního města Prahy (MHMP), odboru dopravních agend, č.j. MHMP-67457/2019/O4/Kf ze dne 9.1.2019

Závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy (MHMP), odboru bezpečnosti, č.j. MHMP 1042978/2018 ze dne 28.6.2018

Závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy (MHMP), odboru územního rozvoje, č.j. MHMP 1472729/2018 ze dne 25.10.2018.

Závazné stanovisko ÚMČ Praha 15, odbor životního prostředí, č.j. ÚMČ P15 48147/2018/OŽP/Vše ze dne 8.10.2018

Povolení ÚMČ Praha 15, odboru dopravy, č.j. 43648/2018/OD/MBa ze dne 14.11.2018

Souhlas ÚMČ Praha 22, odboru výstavby, č.j. P22 9692/2018 OV 05 ze dne 2.11.2018

Závazné stanovisko Hygienické stanice hlavního města Prahy, č.j. HSHMP 55431/2018 ze dne 9.10.2018

Závazné stanovisko Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA-303110-1/ČJ-2018-0000DŽ ze dne 5.9.2018

Závazné stanovisko Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Praha venkov - JIH, dopravní inspektorát, č.j. KRPS-57320-6/ČJ-2018-011406 ze dne 4.4.2018,

Závazné stanovisko Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Praha venkov - JIH, dopravní inspektorát, č.j. KRPS-349641-2/ČJ-2018-011406 ze dne 18.12.2018,

Závazné stanovisko Drážní úřad, sekce stavební – územní odbor Praha, č.j. DUCR-49471/18/Kr ze dne 31.8.2018,

Souhrnné vyjádření Městského úřadu v Říčanech ze dne 10. 3. 2020, č.j.: 412784/2019/MURI/OŽP/00395 pak uvádí: „*Dále sdělujeme, že za formální obsah a kontrolu souladu podmínek k projektu: „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1“ s vydanými rozhodnutími a závaznými stanovisky ručí žadatel. V případě, že by došlo ke změně uplatněných podmínek dle jednotlivých stanovisek či podmínek našeho úřadu, tak žadatel požádá o jejich změnu či nové projednání vydaných závazných stanovisek.*“ Z odůvodnění souhrnného stanoviska tak vyplývá, že správní orgán si nezjistil skutečný stav věci (rozdíly mezi předloženými verzemi projektové dokumentace) a vychází pouze z tvrzení stavebníka o formálních změnách.

Úřad civilního letectví ve svém sdělení ze dne 31. 3. 2020, č.j.: 003411-20-701 prodlužuje své předchozí závazné stanovisko za *předpokladu nezměněné projektové dokumentace.*

K takto rozsáhle změněné dokumentaci nepředložil aktualizovaná závazná stanoviska nebo stanoviska. Jelikož není zřejmé, v čem se DÚR s ohledem na zájmy chráněné zvláštními právními předpisy liší od své předchozí verze, nelze z těchto závazných stanovisek bez dalšího vycházet.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Ačkoliv byla vznesená námitka zcela obecného charakteru, a tedy nezpůsobila konkrétního přezkoumání, provedl v rámci své činnosti stavební úřad kontrolu žadatelem předložených podkladů.*“ Odvolatel nesouhlasí s tím, že by byl povinen ve své námitce uvádět výčet všech neaktuálních závazných stanovisek.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Pokud některé dokumenty vykazovaly vady, byla žádost následně ze strany žadatele doplněna a byly doloženy nové dokumenty k žádosti, jak bylo následně oznámeno stavebním úřadem oznámením o doplnění podkladů ze dne 22.6.2020.*“ Z předloženého spisu není zřejmé, že by stavební úřad skutečně posuzoval (ne)aktuálnost všech závazných stanovisek. Závazná stanoviska jejichž platnost byla potvrzena alespoň ke konci roku 2019 či později jsou z výše uvedeného výčtu vynechána.

Odvolatel tvrdí, posouzení vlivů změny projektové dokumentace na závazná stanoviska je úkolem dotčených orgánů. Úsudek o této věci si nemůže učinit stavební úřad. Zároveň není relevantní, že se dotčené orgány po seznámení se změnami k těmto změnám nevyjádřili (pro dotčené orgány zatím neplatí „kdo mlčí, souhlasí“, ale správní řád i stavební zákon po nich vyžadují explicitní souhlas).

Předložená závazná stanoviska se tak vztahují k neaktuální projektové dokumentaci a nejsou proto sama aktuální.

23. Negativní dotčení PP Počernický rybník

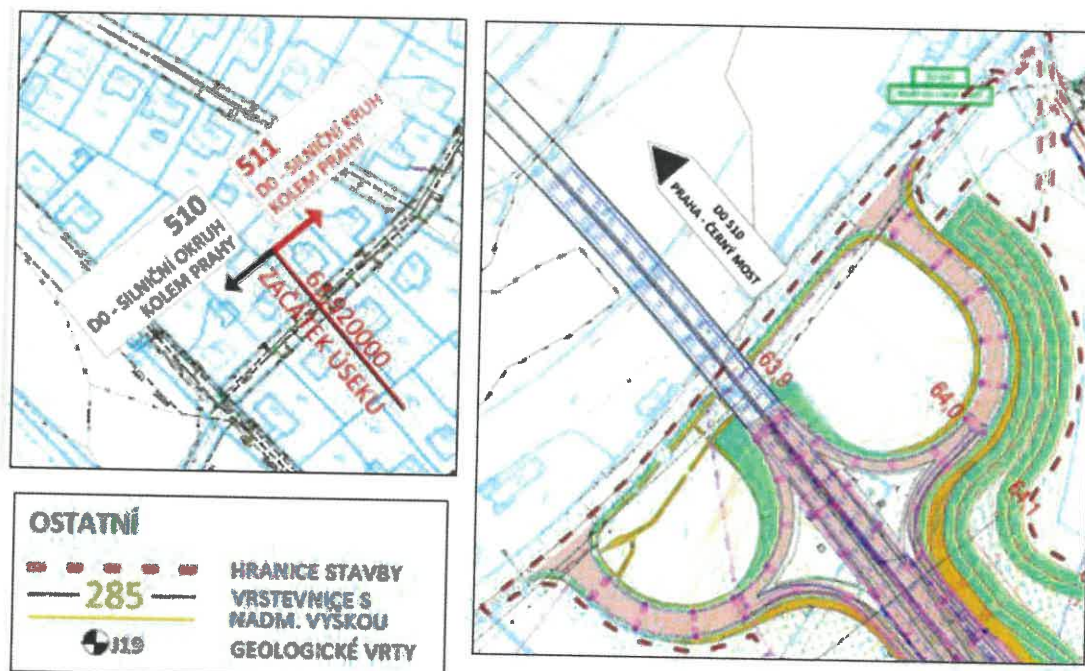
Odvolatel namítal, že ani v rámci posouzení EIA, ani nyní v rámci DÚR nebyly dostatečně vyhodnoceny vlivy stavby SOKP 511 na Počernický rybník, který je největším rybníkem na území Prahy a přírodní památkou dle § 36 zákona č. 114/1992 Sb. Je přitom evidentní, že stavba 511 procházející těsně v blízkosti rybníka, bude mít na tuto přírodní památku zásadní negativní vliv. Podle § 36 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. jsou změna nebo poškozování přírodní památky zakázány.

Již v rámci posouzení EIA bylo konstatováno, že PP Počernický rybník se nachází přibližně 400–500 m od stavby 511. Na str. 135 dokumentace se uvádí, že „*V relativní blízkosti záměru se dále nachází přírodní památka Počernický rybník (cca 500 m od navrhovaného záměru), jejímž předmětem ochrany je samotný rybník a přilehla část zámeckého parku s rozsáhlými rákosinami a vrbinami, významné hnízdiště mnoha druhů vodních a bahenních ptáků.*“ Na str. 269 dokumentace EIA se uvádí, že „*Na hranici potenciálně dotčeného krajinného prostoru (dále jen „PDoKP“) A.1. – Nová Dubeč se nachází přírodní památka Počernický rybník (cca 400 m od trasy záměru).*“

V průvodní zprávě DÚR se na str. 17 uvádí, že Počernický rybník se nachází cca 500 m od navrhovaného záměru. Toto tvrzení je ovšem nepravdivé, neboť rybník se nachází mnohem blíže k stavbě 511, přičemž jak dokumentace a posudek EIA, tak nyní předložena DÚR, tuto skutečnost ignorují, v důsledku čehož došlo také k nesprávné bagatelizaci negativních vlivů stavby na tuto přírodní památku. Rovněž na str. 275 souhrnné technické zprávy DÚR je nesprávně uvedeno, že „*Na hranici potenciálně dotčeného krajinného prostoru se nachází přírodní památka Počernický rybník (cca 400 m od tras stavby). Tato PP je od komunikace odstíněna jednak konfigurací terénu, ale také vegetací, která lemuje trať č.*

011 Praha – Kolin. Vzhledem k tomu se v souvislosti s ochranou krajinného rázu nepředpokládá jakékoli negativní ovlivnění této PP.“

Přesná poloha Počernického rybníka včetně jeho ochranného pásma (50 m) je patrná z mapových podkladů dostupných v Digitálním registru ÚSOP.² Stavba 511 dle DÚR má začínat (tj. oddělení od navazující stavby 510) dle výkresu C.3.1 Koordinační situace – díl 1 v km 63,920. Dle legendy je pak hnědou přerušovanou čarou vyznačena hranice stavby. Tato hranice stavby prochází jižním okrajem Českobrodské silnice (cca staničení 63,900), toto místo je tedy začátkem stavby.



Výřezy z výkresu C.3.1 Koordinační situace, Díl 1

Při měřítku tohoto výkresu 1:2000 (tj. 1 cm = 20 m) je nejbližší cíp Počernického rybníka vzdálen 4 cm od hranice stavby, což představuje pouhých 80 m a asi 30 m od ochranného pásma PP Počernický rybník. Dokumentace EIA i DÚR stavby 511 tedy pracují s chybnými vzdálenostmi PP Počernický rybník od stavby a s odkazem na to detailně neposuzovali vlivy této stavby, resp. tyto vlivy vyloučili.

Na str. 18 průvodní zprávy DÚR je v rámci obrázku č. 4 Přírodní hodnoty nesprávně zakreslen rozsah stavby, neboť už připojení (tzv. „brejle“) jsou součástí stavby 511, neboť již tam bude reálně stavba probíhat. I v důsledku tohoto chybného znázornění tedy mohl zpracovatel dospět k mylnému závěru, že Počernický rybník je od stavby vzdálen až 500 m, což evidentně není pravdou.

² Dostupné z: https://drusop.nature.cz/ost/chrobiectv/zchru/index.php?SHOW_ONE=1&ID=1104.

V této souvislosti lze také upozornit na rozpor s údaji obsaženými v souhrnné technické zprávě DÚR, v níž se na str. 26 uvádí, že „začátek hlavní trasy je v km 64,0 ve stávající křižovatce Českobrodská se sil. I/12 za mostem přes Počernický rybník.“ Tento údaj ovšem neodpovídá začátku stavby dle výkresů DÚR, podle nichž je začátek na staničení 63,900, tedy o 100 m dřív. Ostatně i na str. 265 souhrnné technické zprávy se ve vztahu k protihlukovým stěnám (PHS) uvádí, že stěny stavby 511 začínají už na Počernickém mostě, přičemž jedna z těchto PHS začíná na staničení 63,920 a jedna už na staničení 63,900. I z toho lze jednoznačně dovodit, že začátek stavby 511 se nachází již na staničení 63.900.

Lze tedy shrnout, že vzdálenost Počernického rybníka od stavby 511 není 400–500 m, ale pouze cca 80 m (30 m od ochranného pásma). Na samém začátku stavby, tedy nejbliže rybníku se budou provádět úpravy stávajícího napojení na Českobrodskou, val SO 840 (cca 200 metrů od PP Počernický rybník). Ve vzdálenosti cca 360 m od PP se má realizovat dešťová usazovací nádrž SO 360.3, ve vzdálenosti cca 440 m retenční nádrž SO 360.2 a dešťová usazovací nádrž SO 360.1. Dále dochází v tomto území k úpravě vodotečí. Vlivy stavby 511 na tuto přírodní památku tedy byly evidentně podhodnoceny (číslování je uváděno dle původní verze projektové dokumentace – pozn. odvolatele).

Odvolatel dále považuje za zásadní pochybení, že vlivy stavby 511 na Počernický rybník nebyly vůbec posouzeny z hydrogeologického hlediska, a to ani v rámci EIA (Posouzení vlivu na vodní útvary; Projekt monitoringu vlivu na životní prostředí, 11/2016), ani v rámci nyní předložené DÚR. Z Hydrogeologického posudku (08/2018) vyplývá, že území začátku stavby 511 není z hlediska hydrogeologického jednoduché a posudek identifikuje několik problémů problémy, které zatím nejsou řešeny. Například na str. 35 posudku se uvádí: „V případě výraznějšího zářezu hlavní trasy D0, stavby 511 v MÚK Dubeč v km cca 64,100 nebyly dosud kvantifikovány očekávané přítoky podzemní vody do zářezu a stanoven nebyl ani detailní způsob jejich technického zabezpečení (odvádění infiltrovaných vod ze zářezu vs zamezení přítoků do zářezu). Tyto aspekty by měly být v rámci následující přípravy stavby řešeny doplňujícím hydrogeologickým průzkumem.“ Zmiňovaný zářez se přitom nachází ve vzdálenosti méně než 300 m od PP Počernický Rybník. Na str. 36 hydrogeologického posudku se dále zmiňuje blíže neprověřený problém s propustky a bezpečným převedením povodňových průtoků, na str. 37 se popisuje problematiku vsakování srážkových vod díky nepříznivému horninovému prostředí. Všechny tyto aspekty vyvolávají důvodné obavy, že vlivem stavby 511 dojde k negativnímu ovlivnění PP Počernický rybník z hydrogeologického hlediska, přičemž tyto vlivy nebyly žádným způsobem posouzeny ani vyhodnoceny.

S Počernickým rybníkem dále souvisí i možné vlivy stavby 511 na vodní tok Rokytky, která rybníkem protéká a následně protéká Prahou. Již v současnosti je evidován v rybníku vysoký počet uhynulých ryb a koncentrace ropných látek, neboť voda z mostu přes Počernický rybník je aktuálně odváděna do rybníka a Rokytky bez předchozího předčištění. V DÚR ani EIA přitom dle účastníka řízení není řešeno předčištění vod odváděných ze staveb 511, 510 a jejich napojení.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Případné nepřesnosti (v DÚR) ve vzdálenosti stavby od Počernického rybníka nemají dle vyjádření Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2019/710/2065 ze dne 15.5.2020 na uvedené hodnocení vliv.*“ Jedná se přitom pouze o tvrzení, které nebylo žádným způsobem odůvodněno. Napadené rozhodnutí neuvádí, jak by zcela zásadní pochybení ve zjištění skutkového stavu nemohlo mít vliv na hodnocení vlivů.

Napadené rozhodnutí uvádí: „*ani v tomto případě s ohledem na stávající provoz na Pražském okruhu nelze dle názoru dotčeného orgánu předpokládat žádné navýšení dopadů na toto zvláště chráněné území. Největším zásahem v souvislosti s Pražským okruhem do této přírodní památky byla stavba již realizovaného přemostění.*“ Odvolatel tvrdí, že z napadeného rozhodnutí není zřejmé, proč by další zvýšení zátěže životního prostředí (výstavbou, navýšením provozu, novou kapacitní komunikací v bezprostřední blízkosti) nemělo mít negativní vliv na zvláště chráněné území. Nelze a priori vylučovat negativní vliv s tím, že zvláště chráněné území je již negativně zatíženo. Právě naopak každá další zátěž musí být pečlivě posuzována, aby bylo bez jakýchkoliv pochyb prokázáno, že se nebude jednat o „poslední kapku“, která povede k závažnému poškození nebo zničení celého ekosystému.

24. Nesplnění podmínky stanoviska EIA ohledně osvětlení

Ze stanoviska EIA vyplývá podmínka č. 8 pro fázi přípravy v následujícím znění: „*Ověřit nezbytný rozsah osvětlení po trase záměru a realizovat ho z hlediska bezpečnosti provozu jen na úsecích, kde to bude nutné, např. MÚK, portály tunelů, vlastní tunely záměru.*“ Dle odůvodnění byla tato podmínka stanovena uložena za účelem prověření nutnosti osvětlení po celé trase záměru, které se jeví jako neúčelné a je žádoucí jej snížit, na což bylo upozorňováno i v obdržných vyjádřeních. Cílem podmínky tedy byla minimalizace světelného znečištění, a tím minimalizace vlivu osvětlení na obyvatelstvo a rovněž faunu a flóru.

Napadené rozhodnutí k vypořádání podmínky uvádí: „*Z hlediska zajištění bezpečnosti provozu je osvětlení navrženo po celé délce předmětného úseku. Při návrhu je zohledněna minimalizace světelného smogu vyvolaného dálničním osvětlením. Podmínka byla splněna.*“

Napadené rozhodnutí tak z rozporu se stanoviskem EIA vůbec blíže nezdůvodňuje, proč je z důvodu bezpečnosti nezbytné osvětlení po celé trase.

V předložené DÚR není splnění této podmínky řešeno. V průvodní zprávě se nicméně v rámci splnění požadavků dotčených orgánů uvádí, že Městská část Praha-Kolovraty požadovala ve svém stanovisku č. j. 755/2018, aby bylo osvětlení stavby 511 minimalizováno tak, aby byla komunikace osvětlena pouze v nejnižší míře, která je minimální z hlediska platné legislativy, a aby bylo minimalizováno světelné znečištění. Na tento požadavek ovšem bylo reagováno pouze v tom smyslu, že návrh osvětlení celé trasy vychází z požadavku norem ČSN 73 6101, ČSN 73 6102 a tento požadavek byl taktéž potvrzen Ministerstvem vnitra a

bezpečnostním auditem k D0 511. Podobný požadavek přitom vznesl také městský úřad Říčany ve stanovisku č. j. 101468/2018-MURI/OKSt/9178, v němž požadoval, aby bylo veřejné osvětlení vypuštěno ve všech úsecích, kde není nutné, případně alespoň trvale vypnout a zapínat pouze v odůvodněných situacích. Tento požadavek byl vypořádán s tím, že bude předmětem dalšího projednávání v dalších stupních projektové dokumentace.

Napadené rozhodnutí uvádí: „*V souladu s vyjádřením Ministerstva životního prostředí č.j. MZP/2019/710/2065 ze dne 15.5.2020 stavební úřad, uvádí, že podmínka č. 8 Stanoviska EIA výslovně neuvádí, v které fázi další projektové přípravy má být splněna. K tomu stavební úřad doplňuje, že z DÚR vyplývá, že osvětlení je navrženo s řízením světelného toku, čímž dochází k efektivnímu odstranění neúčelného přesvětlování (světelného znečištění). Návrh osvětlení je navržen v souladu s požadavkem ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic.*“

Odvolatel k tomu tvrdí, jednotlivé stavební objekty osvětlení jsou umístovány v územním řízení. Podmínka stanoviska EIA tak musí být posuzována v územním řízení. V územním řízení by proto mělo být posouzeno, zda je nezbytné umístit osvětlení po celé délce SOKP 511. Podmínka stanoviska EIA se pak nevztahovala k účelnosti, ale samotné existenci osvětlení. Skutečnost, že je osvětlení užíváno tak, aby nebylo zdrojem světelného smogu a bylo v souladu s normami je nutnou zákonnou podmínkou a samo o sobě nemůže být naplněním podmínek stanovisek EIA.

Mezi stavebními objekty doplňovanými až v přepracované projektové dokumentaci předložené veřejnosti k vyjádření v červenci 2020 je i osvětlení portálů dopravního značení. Předložená DÚR ani stanoviska orgánu posuzování vlivů na životní prostředí pak neověřuje soulad těchto stavebních objektů se závazným stanoviskem EIA.

Odvolatel proto z výše uvedených důvodů namítá, že stavebník nesplnil podmínku vyplývající ze závazného stanoviska EIA, protože je napadené rozhodnutí nezákonné pro rozpor se závazným stanoviskem.

Ustanovení § 16 odst. 4 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích stanoví: „*Prováděcí předpis dále stanoví obecné technické požadavky pro stavbu dálnice, silnice a místní komunikace.*“

Ustanovení § 25 vyhlášky č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích stanoví: „*Dálnice a silnice se vždy osvětlují v zastavěném území obcí. Mimo toto území se osvětlují jen zvláště určené úseky, jako např. na hraničních přechodech, v tunelech a na jejich přilehlých úsecích, výjimečně na křižovatkách, za podmínek obsažených v závazných ČSN 73 6102 a ČSN 73 7507. Osvětlení lze zřídit i v oblastech, kde to zdůvodňuje intenzita dopravy, případně četnost chodců a cyklistů. Podrobnosti obsahují doporučené české technické normy uvedené v příloze č. 1 pod č. 33, 34, 35, 49 a 51.*“ Odvolatel proto tvrdí, že osvětlení celé umístované stavby je v rozporu se závaznými technickými normami.

25. Nedostatečný projekt monitoringu složek životního prostředí

Odvolatel v podaných námitkách velmi podrobně popisoval věcné nedostatky projektu monitoringu složek životního prostředí (výběr míst, neurčitost podmínek pokračování v monitoringu, nezohlednění maximálních intenzit staveništní dopravy, u biomonitoringu chybí specifikace ročních období, nedostatky monitoringu půdy, povrchové vody v letním období, atd.).

V projektu monitoringu složek životního prostředí je tak řada pasáží formulována značně nekonkrétně. V některých aspektech je tedy možné i tento dokument považovat za neověřitelný, a navíc za nevymahatelný a jeho výsledky za neinterpretovatelné. Projekt monitoringu složek životního prostředí tak, jak je navržen, neumožňuje splnění závazné podmínky č. 38 stanoviska EIA, která zní: „*V případě, že by monitoring životního prostředí prokázal jakékoliv negativní vlivy související s provozem záměru (např. překročení platných hygienických limitů akustické zátěže), neprodleně zahájit přípravu a realizaci opatření k nápravě zjištěného stavu.*“

Napadené rozhodnutí uvádí: „*Stavební úřad s vypořádáním námitek odkazuje na bod [11] a [867].*“ Bod 11 přitom obsahuje zcela obecné informace o podmínkách stanoviska EIA (aktualizace projektu monitoringu, povinnost konzultace s dotčenými obcemi a bod 867 se vyjadřuje k nové měřicí stanici kvality ovzduší. Odvolatel proto tvrdí, že jeho námitka nebyla věcně vůbec vypořádána a projekt monitoringu složek životního prostředí je nedostatečný v rozsahu vznesené námítky.

Podmínkou napadeného rozhodnutí je pak „*V dokumentaci pro vydání stavebního povolení aktualizovat Projekt monitoringu životního prostředí (GeoTec-GS, a.s., listopad 2016) ve všech složkách, v části týkající se biomonitoringu doplnit i monitoring druhů uváděných v Červených seznamech (bezobratlí, obratlovci a rostliny).*“ Tato podmínka zcela opomíjí skutečnost, že projekt monitoringu již aktualizován v roce 2018 byl. Není tedy zřejmé, zda ve stavebním řízení bude stavebník vycházet z aktualizovaného nebo již neaktuálního projektu monitoringu.

26. Chybějící koordinace rozšíření SOKP 510

Podmínka č. 17 napadeného rozhodnutí stanoví: „*Stavba bude věcně, technicky a časově koordinována se stavbami:*

- *Zkapacitnění stavby SOKP 510 (Pražský okruh – stavba 510 Satalice – Běchovice) vč. mostu přes Počernický rybník tak, aby stavba SOKP 511 nebyla uvedena do zkušebního provozu (předčasného užívání) dříve, než Zkapacitnění stavby SOKP 510 (Pražský okruh – stavba 510 Satalice – Běchovice) vč. mostu přes Počernický rybník.*

- Hostivařská spojka (MÚK Uhřetěves na SOKP 511 – Kutnohorská ul.) tak, aby projektová příprava staveb mohla probíhat současně. “

Stavební úřad tímto přiznává propojení obou staveb a zároveň stanoví podmínku, že je nutné propojení obou staveb řešit a koordinovat věcně, technicky a časově. Zkapacitnění stavby SOKP 510 přitom není v současné době předmětem řízení, není povoleno žádným rozhodnutím. Již v současné době je proto zřejmé, že výše uvedenou podmínku nebude možné naplnit. SOKP 511 bude realizován velmi pravděpodobně mnohem dříve než zkapacitnění SOKP 510 a bude tak užíván již před zkapacitněním SOKP 510. Obě stavby tak není v tuto chvíli možné propojit.

Posouzení vlivů na životní prostředí pro záměr SOKP 510 (stanovisko ze dne 23. 5. 2014, č.j.: 3310/ENV/14) uvádí: „*Předmětem záměru je zkapacitnění stávajícího provozovaného úseku Pražského okruhu, stavby 510 (Satalice – Běchovice), který zahrnuje změnu uspořádání stavby 2 + 2 jízdní pruhy na 3 + 3 jízdní pruhy. Komunikace bude rozšířena na úkor středního dělicího pásu a okrajů komunikace o cca 0,75 – 1,75 m.*“ Dokumentace na str. 282, v bodu D. IV. Charakteristika opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí uvádí: „*Nezvětšovat šířku mostního tělesa přes Počernický rybník.*“

Výše uvedená podmínka zkapacitnění SOKP 510 je tak v rozporu s provedeným posouzením vlivů na životní prostředí. Posouzení vlivů na životní prostředí bude zapotřebí aktualizovat a zkapacitnění SOKP 510 tím bude ještě oddáleno. **Z těchto důvodů je záměr ve své současné podobě nerealizovatelný a neměl tedy být napadeným rozhodnutím umístěn.**

27. Chybějící výjimka z minimální vzdálenosti mezi MÚK

Ve stanovisku Ministerstvo vnitra, odbor bezpečnostní politiky, ze dne 10. 7. 2018, č.j. MV-69448-3/OBP-2018, se zmiňuje nedodržení předepsané minimální normové vzájemné vzdálenosti mezi křižovatkou Lipany a sousedícími křižovatkami. S ohledem na to má dokumentace obsahovat příslušný souhlas s řešením odchylným od technické normy nebo má být křižovatka Lipany z dokumentace vypuštěna. Z DÚR vyplývá, že MÚK Lipany vypuštěna nebyla, současně ale dokumentace požadovanou výjimku u hlediska vzdálenosti křižovatky neobsahuje.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Předmětná výjimka, resp. souhlas s odchýlením od normy, byla vydána Ředitelstvím silnic a dálnic ČR pod zn. 22639/18200/2018 ze dne 22.10.2018 a je součástí spisu.*“

Ustanovení § 16 odst. 4 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích stanoví: „*Prováděcí předpis dále stanoví obecné technické požadavky pro stavbu dálnice, silnice a místní komunikace.*“

Ustanovení § 11 vyhlášky č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích stanoví: „*Podmínky pro vzájemné připojování pozemních komunikací ... (1) Vzájemná připojení pozemních komunikací se zřizují tak, aby svým umístěním a provedením vyhovovala bezpečnosti silničního provozu, zajišťovala potřebnou dopravní výkonnost, potřebný rozhled, podmínky pro plynulé vedení a průjezd dopravních proudů a řádné odvodnění. Nejmenší vzdálenosti nově budovaných křižovatek na komunikacích, umístění a uspořádání křižovatek obsahuje závazná ČSN 73 6102 a bližší podrobnosti jsou uvedeny v doporučených ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.*“

Ustanovení § 36a vyhlášky č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích stanoví: „*Výjimky z technických požadavků ... Z technických požadavků uvedených v § 11 odst. 1 věta druhá, § 12 odst. 2, § 13 odst. 1 a § 26 odst. 1 lze udělit výjimku postupem podle stavebního zákona.*“

Ustanovení § 169 stavebního zákona stanoví: „*(2) Výjimku z obecných požadavků na výstavbu, jakož i řešení územního plánu nebo regulačního plánu odchylně od nich lze v jednotlivých odůvodněných případech povolit pouze z těch ustanovení prováděcího právního předpisu, ze kterých tento předpis povolení výjimky výslovně umožňuje, a jen pokud se tím neohrozí bezpečnost, ochrana zdraví a života osob a sousední pozemky nebo stavby. Řešením podle povolené výjimky musí být dosaženo účelu sledovaného obecnými požadavky na výstavbu.*“

(3) O výjimce z obecných požadavků na využívání území při pořizování územního plánu a regulačního plánu rozhoduje příslušný pořizovatel. O výjimce z obecných požadavků na využívání území při stanovení požadavků na vymezení pozemků a umístování staveb na nich rozhoduje stavební úřad příslušný rozhodnout ve věci.

(4) O výjimce z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby rozhoduje stavební úřad příslušný rozhodnout ve věci.

(5) Řízení o výjimce se vede na žádost buď samostatně, nebo může být spojeno s územním, stavebním nebo jiným řízením podle tohoto zákona; nemusí však být ukončeno společným správním aktem.

(6) Rozhodnutí o povolení výjimky nebo odchylného řešení podle odstavců 2 až 5 lze vydat jen v dohodě nebo se souhlasem dotčeného orgánu, který hájí zájmy chráněné podle zvláštních právních předpisů, kterých se odchylné řešení týká.“

Souhlas s odchýlením od normy vydaný Ředitelstvím silnic a dálnic ČR pod zn. 22639/18200/2018 ze dne 22.10.2018 tak není výjimkou požadovanou zákonem. Odvolatel proto i nadále tvrdí, že tato výjimka v řízení chybí.

Odvolatel dále poukazuje na skutečnost, že v stanovisku ŘSD k žádosti o souhlas s odchýlením se od normy ze dne 22. 10. 2018 se zmiňují až čtyři křižovatky, jejichž

vzájemné vzdálenosti nespĺňují minimální vzdálenosti dle příslušných technických norem – jedná se o MÚK Olomoucká – MÚK Dubeč, MÚK Dubeč – MÚK Uhříněves, MÚK Říčany – MÚK Lipany a MÚK Lipany – MÚK Modletice. Stavebník by tedy měl mít výjimku i ve vztahu k těmto křižovatkám, ve správním spisu ovšem tyto podklady obsaženy nejsou.

28. Chybějící povolení k připojení komunikace

Podle § 10 zákona č. 13/1997 Sb. lze pozemní komunikaci navzájem připojovat zřizováním křižovatek nebo připojovat na ně sousední nemovitosti zřízením sjezdů nebo nájezdů. Větve mimoúrovňových křižovatek a kruhové křižovatky jsou přitom přiřazeny k pozemní komunikaci vyšší kategorie nebo třídy. Podle § 40 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic **Ministerstvo dopravy**. V daném případě tedy mělo Ministerstvo dopravy vydávat **povolení** k připojení pozemních komunikací k dálnici, k čemuž si také v souladu s § 10 odst. 4 písm. a) b) zákona č. 13/1997 Sb. mělo vyžádat **závazné stanovisko Ministerstva vnitra**.

Odvolatel v této souvislosti namítal, že správní spis žádné takové povolení k připojení vydané Ministerstvem dopravy neobsahuje. Stavba 511 přitom začíná připojením na SOKP 510, tedy připojením na dálnici, a to za mostem přes Počernický rybník, na opačném konci stavba 511 končí opět napojením na dálnici na úsek 512 a současně na dálnici D1.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: „*Umísťovaná stavba je úsekem dálnice D0, shodně jako úsek SOKP 510 a SOKP 512. V daném případě se tedy nejedná o připojení stavby SOKP 511 na stavbu SOKP 510 a SOKP 512 ve smyslu § 10 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, neboť nejde o křižovatku, ani sjezd či nájezd ze sousední nemovitosti. Připojení dálnice D0 na dálnici D1 je již realizováno v rámci úseku SOKP 512 a není tak předmětem tohoto územního řízení.*“ S tímto tvrzením však nelze souhlasit.

Připojení umísťované stavby na existující silniční síť vypadá v Běchovicích následovně:



Ze způsobu napojení je ovšem zřejmé, že se nejedná o „prosté“ pokračování stávající komunikace, ale komplikované napojení křižovatkou komunikace přicházející z odlišného směru. Nyní Štěrboholská radiála (silnice 1. Třídy) plyně navazuje na úsek dálnice D0 (SOKP 510, Běchovice - Satalice). V místě nyní plynulého spojení těchto komunikací jsou obě navíc propojeny se silnicí I. třídy Českobrodská I/12, a to křižovatkou tvaru "brýle", nazývanou MÚK Českobrodská (nebo MÚK Běchovice). A přesně v místě tohoto propojení má být připojen počátek záměru 511. Záměr tedy bude připojen nejen na úsek SOKP 510, ale také na Štěrboholskou radiálu a stávající Českobrodskou silnici I/12. Součástí záměru přitom je také počátek nové rychlostní silnice I. třídy (2 x 2 pruhy) s názvem „Přeložka silnice I/12.“ **Důvodem pro nepotřebnost stanoviska nemůže být pouhý stejný název komunikací, ale skutečné věcné posouzení způsobu napojení komunikací.**

Minimálně v případě stavby SOKP 510 zároveň neexistuje dokončená stavba, na kterou by bylo možné záměr jednoduše připojit, jak se pokouší dovodit stavební úřad. Naopak stavba SOKP 510 je plyně napojena na Štěrboholskou spojnku. Pro připojení záměru tedy bude nutné upravit stávající připojení (zbourat část Štěrboholské), a tedy zřídit připojení nové. Posun poslední části Štěrboholské a její propojení s novou MÚK Dubeč, součástí SOKP 511. V tomto případě proto z výše citovaného ustanovení zákona o pozemních komunikacích vyplývá požadavek na vydání závazného stanoviska Ministerstva vnitra.

Zároveň zde chybí i další zákonný předpoklad připojení, tedy povolení vydané Ministerstvem dopravy. V případě záměru se totiž jedná o připojení dálnice. Na základě ustanovení § 40 odst. 2 písm. c) zákona o pozemních komunikacích vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech dálnic právě Ministerstvo dopravy. To tak mělo vydat povolení k napojení na SOKP 510 a 512.

Povolení Ministerstva dopravy a závazné stanovisko Ministerstva vnitra přitom jsou nutná také pro jakékoliv další připojení záměru a **souvisejících komunikací**, tedy například

také pro napojení na Štěřboholskou radiálu či Českobrodskou silnici (obě jsou silnice I. třídy). V rámci vypořádání námitek napadené rozhodnutí přitom žádným způsobem nereaguje na námitku, podle které mělo být povolení Ministerstva dopravy vydáno také pro větve mimoúrovňových křižovatek a kruhové křižovatky napojené k záměru. Napadené rozhodnutí je tedy vydáno i přes absenci těchto zákonných podkladů, a dále nijak nevypořádává námitky vznesené v tomto směru.

Tyto skutečnosti jsou dále patrné rovněž ze závazného stanoviska Krajského úřadu Středočeského kraje, Odboru dopravy ze dne 13. 6. 2018 č. j. 065056/2018/KUSK-DOP/Bry. Krajský úřad v rámci tohoto stanoviska uvádí, že nemá námitek ke stavbě záměru z hlediska řešení silnic II. a III. třídy. Závazné stanovisko však obsahuje také část „Upozornění“, v rámci které Krajský úřad uvádí, že závazné stanovisko **nenahrazuje povolení vydaná místně příslušným silničním správním úřadem**. Obdobně stanovisko Krajského ředitelství Policie hlavního města Prahy, Odboru služby dopravní policie ze dne 5. 9. 2018 č. j. KRPA-303110-1/ČJ-2018-0000DŽ uvádí, že „*pro vydání písemného stanoviska ve smyslu ustanovení § 10 odst. 4 písm. a), b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (úpravy připojení sousedních nemovitosti k pozemním komunikacím a vzájemné připojení pozemních komunikací), je třeba předložit prostřednictvím příslušného silničního správního úřadu dokumentaci obsahující stavební řešení [...].*“

Dále také závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, Odboru dopravních agend ze dne 4. 7. 2018 č. j. MHMP-1065405/2018/04/ŠV uvádí jako jednu z podmínek, že „*bude doloženo rozhodnutí o povolení připojení komunikací na stávající komunikační síť, úpravám stávajících připojení anebo jejich zrušení ve smyslu § 10 zákona o pozemních komunikacích.*“ Následně dne 9. 1. 2019 vydal Magistrát hlavního města Prahy, Odbor dopravních agend, rozhodnutí č. j. MHMP-67457/2019/04/Kf, ve kterém povoluje připojení záměru na silnici I. třídy Přátelství. Toto povolení je přitom podle silničního správního úřadu vydáno na základě ustanovení § 40 odst. 5 písm. b) zákona o pozemních komunikacích. Toto ustanovení ovšem odkazuje na *zařazení pozemní komunikace do kategorie silnice II. nebo III. třídy a o změně kategorie nebo třídy*. Na základě ustanovení § 40 odst. 5 písm. b) zákona o pozemních komunikacích tak **nebylo možné** takové povolení vydat. Zároveň mělo být s ohledem na ustanovení § 10 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích příslušným silničním správním úřadem Ministerstvo dopravy. Jako podklad tohoto povolení bylo vydáno stanovisko Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hlavního města Prahy, Odboru služby dopravní policie, ačkoliv mělo své stanovisko v dané věci vydat Ministerstvo vnitra. **Pravomoc Magistrátu hlavního města Prahy vydat povolení k připojení záměru na silnici I. třídy Přátelství tak nebyla v této věci dána.**

Ve spisové dokumentaci přitom není obsaženo **žádné povolení silničního správního úřadu** týkající se připojení záměru na některé další komunikace, zejména na Štěřboholskou radiálu (silnice I. třídy, propojeno v rámci MÚK Dubeč) a stávající Českobrodskou silnici I/12 (propojeno přestavbou MÚK Českobrodská /Běchovice/, přestavba je součástí záměru). O takovém povolení se nezmiňuje ani napadené rozhodnutí. Zároveň neexistuje **žádné závazné stanovisko** Ministerstva vnitra, a dokonce ani Policie ČR, které by vyslovilo souhlas

s těmito připojeními. Kromě toho jsou MÚK Českobrodská (Běchovice) a MÚK Dubeč v těsné blízkosti a **nesplňují tedy normy vzdálenosti mezi jednotlivými křižovatkami. Výjimka vydána nebyla.**

Vzhledem k těmto skutečnostem je tedy napadené rozhodnutí stavebního úřadu v rozporu s ustanovením § 10 odst. 4 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, jelikož k připojení citovaných komunikací nebylo vydáno povolení Ministerstva dopravy. Zároveň v této věci chybí závazné stanovisko Ministerstva vnitra.

29. Nesplnění požadavků směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

SOKP je dle PÚR součástí transevropské silniční sítě TEN-T, na niž klade směrnice 2008/96/ES, o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury požadavek vysoké úrovně bezpečnosti, vycházející z evropské dopravní politiky.

Podle čl. 4 odst. 3 Směrnice 2008/96/ES platí, že *„audity bezpečnosti silničního provozu jsou nedílnou součástí projekčního procesu projektu infrastruktury ve fázi návrhu projektu, podrobného zpracování projektu, ve fázi předcházející zahájení provozu a ve fázi počátečního provozu.“* Podle čl. 4 odst. 2 Směrnice 2008/96/ES platí, že *„Při provádění auditů bezpečnosti silničního provozu se členské státy snaží splnit kritéria stanovená v příloze II.“*

Příloha II Směrnice 2008/96/ES pak dělí kritéria na fázi návrhu (mimo jiné i druhy dopravních uzlů a vzdálenost mezi nimi, uspořádání dopravních uzlů, povolená rychlost nebo příčné průřezy), kritéria pro fázi podrobného návrhu, kritéria ve fázi předcházející zahájení provozu a ve fázi počátečního provozu.

Směrnice byla transponována v ustanovení § 18g odst. 1 a 2 zákona o pozemních komunikacích, podle něhož osoba, která žádá o vydání stavebního povolení, společného povolení nebo o vydání kolaudačního souhlasu pro stavbu pozemní komunikace, která je zařazena do transevropské silniční sítě, je povinna zajistit posouzení dokumentace a stavby samotné z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu při užívání stavby.

Odvolatel tvrdil, že v rámci stavebního řízení je již stavba umístěna a není proto možné řešit kritéria požadovaná směrnicí pro fázi návrhu (mimo jiné i druhy dopravních uzlů a vzdálenost mezi nimi, uspořádání dopravních uzlů, povolená rychlost nebo příčné průřezy). Z tohoto důvodu by bezpečnost silničního provozu měla být řešena již při umístění stavby.

Napadené rozhodnutí k tomu uvádí: *„Stavební úřad dále uvádí, že dle § 18g zákona o pozemních komunikacích, kterým byla transponována Směrnice 2008/96/ES, je osoba která žádá o vydání stavebního povolení, společného povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, nebo o kolaudaci pro stavbu pozemní komunikace, která je zařazena do transevropské silniční sítě povinna zajistit posouzení dokumentace podle zvláštních předpisů*

o územním plánování a stavebním řádu a stavby samotné z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu při užívání stavby (dále jen „audit bezpečnosti pozemních komunikací“). Z předmětného ustanovení tedy vyplývá, že audit bezpečnosti pozemních komunikací není povinně zpracovávaným posouzením v územním řízení o umístění stavby, ale pouze v řízeních přímo uvedených v ustanovení § 18g zákona o pozemních komunikacích.“

Odvolatel tvrdí, že výše citované vypořádání jeho námitky je v rozporu s účelem a cílem směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Otázka bezpečnosti silničního provozu totiž přímo pramení z počtu plánovaných mimoúrovňových křižovatek, které porušují technické normy pro minimální vzdálenost křižovatek, a lze důvodně předpokládat, že budou mít velmi negativní vliv na bezpečnost provozu.

IV.

Závěrečný návrh

Na základě výše uvedeného odvolatel navrhuje, aby odvolací orgán rozhodnutí o umístění stavby „Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 Běchovice – dálnice D1“ ze dne 30. 7. 2020, č.j.: P22 7892/2020 OV 04, sp.zn.: MC22 1491/2018 OV 04 zrušil a řízení zastavil nebo věc vrátil k novému řízení orgánu prvního stupně.

Podpis - jméno a příjmení

Stanislav Formanovič